Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

№ 3 (718)

20 -24 січня 2014 року

www.krula.com.ua

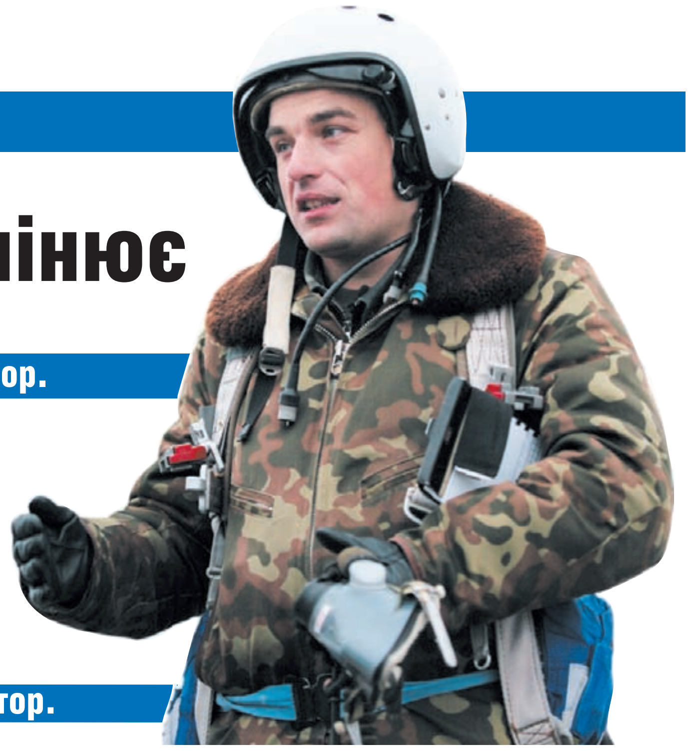
e-mail:krula_ukr@ukr.net

Підписний індекс – 22242

На варті неба України!

Небо на гроші не розмінює

9 стор.



З новим статусом та величезними перспективами

14 стор.

Сірий знову в моді

2 стор.

Кубок “Крила України” стартує вдев’яте

Вінниця удев’яте приймає відкритий чемпіонат Повітряних Сил Збройних Сил України з футзалу на кубок газети “Крила України” і Вінницької спортивної громадської організації “Обласна федерація футболу”

Змагання проходитимуть протягом трьох днів з 18 по 20 лютого на навчально-спортивній базі Повітряних Сил. Планується, що участь у відкритому чемпіонаті візьмуть вісім команд, які представлятимуть збірні видів Збройних Сил, об’єднань та військових навчальних закладів оборонного відомства і спортивні громадські товариства. Переможець першості отримає перехідний Кубок, малий кубок і диплом.

Призери будуть нагороджені малими кубками, дипломами, м’ячами від головного партнера змагань – Вінницької спортивної громадської організації “Обласна федерація футболу” в особі співзасновника турніру голови Центрального комітету профспілки, голови Вінницької обласної федерації футболу, заслуженого тренера України, заслуженого працівника фізичної культури та спорту України Ігоря Гатаулліна. Головний засновник першості – Друкований орган Міністерства оборони України газета “Крила України” на чолі з головним редактором Миколою Поплавським. Як і в попередні роки, керівництво першістю здійснюватиме служба фізичної підготовки і спорту Командування ПС ЗС України на чолі з полковником Володимиром Білухою.

Нагадаємо, що звання чинного чемпіона наразі – у команди Вінницького спортивного товариства “Спартак”, гравці якої, за твердженням тренера Андрія Дядика, докладуть максимум зусиль, аби перехідний Кубок залишився у них до старту наступного – 10-го ювілейного Чемпіонату.

Андрій Агєєв.

Гаряча лінія “Крила України” (0432) 59-60-48 65-22-048

НА КОНТРОЛІ МІНІСТРА ОБОРОНИ

Розглянуто Програму розвитку Львівщини на 2014 рік

20 січня у приміщенні сесійної зали Львівської обласної ради відбулося засідання Колегії Львівської обласної державної адміністрації, у якому взяв участь заступник Міністра оборони України Артуро Бабенка.

Під час зібрання розглядалися питання щодо виконання Програми соціально-економічного та культурного розвитку Львівської області на 2013 рік та проект Програми на 2014 рік. Голова ОДА Олег Сало представив присутнім нових членів Колегії, серед яких начальник Академії Сухопутних військ ім. гетьмана Петра Сагайдачного, начальник Львівського гарнізону генерал-лейтенант Павло Ткачук.

Після презентації проекту Програми соціально-економічного та культурного розвитку Львівської області на 2014 рік та обговорення проблемних питань до присутніх звернувся заступник Міністра оборони України Артуро Бабенко. Він наголосив, що між Львівською обласною державною адміністрацією та Міністерством оборони України налагоджена тісна співпраця.

– У Львівській області на балансі квартирно-експлуатаційного відділу перебуває близько 118 військових містечок, – сказав Артуро Бабенко. – У ході реалізації Державної комплексної програми реформування і розвитку ЗС України на період до 2017 року передбачається вивільнення військового майна, на охорону якого Міністерство оборони України щороку витрачає більше 200 млн грн. Тому пропоную спільно попрацювати над розв'язанням цих проблем. Раджу робочій групі, яка вже працює, виважено запрошувати інвесторів для реалізації спільних проектів, наприклад, з будівництва житла для військовослужбовців. Таким чином, використовуючи наш ресурс, Львівщина може створювати додаткові робочі місця у будівельній галузі.

Підготував Олександр Олехнович.

КАДРОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ

У Кіровограді тривають заходи щодо формування військового ліцею

З 1 вересня 2014 року розпочне роботу середній навчальний заклад, який розташований на базі колишнього 50-го окремого навчального загону спеціальної підготовки Командування Сухопутних військ ЗС України.

За інформацією начальника Кіровоградського військового ліцею підполковника Олександра Зіньковського, цього року до першого курсу навчального закладу планують набрати 125 ліцеїстів. Відбір буде здійснюватися на підставі вивчення особових справ абітурієнтів, а зарахування – за результатами вступних іспитів із математики, української мови, фізпідготовки та профвідбору.

Ліцеїсти будуть безкоштовно забезпечені військовою уніформою, чотириразовим харчуванням та проживатимуть за встановленим розпорядком дня в обладнаних на сучасний лад казармах покращеного типу.

Окрім планових занять з предмету "Захист Вітчизни", ліцеїсти щодня будуть залучатися до ранкової фізичної зарядки, спортивно-масової роботи та планових занять з фізичної підготовки і спорту.

– Вихованців ліцею навчатимуть у найкращих традиціях підрозділів спеціального призначення, – зазначив підполковник Олександр Зіньковський. – До організації та проведення польових занять з ліцеїстами залучатимуться офіцери та контрактники з окремого полку спеціального призначення, адже головне завдання нашого навчального закладу – це якісна підготовка юнаків до подальшої служби в лавах Збройних Сил України.

www.mil.gov.ua

УКРАЇНА-НАТО:

Спільно про воєнну реформу

16 січня 2014 року в штаб-квартирі НАТО в Брюсселі відбулося засідання Спільної робочої групи Україна-НАТО з питань воєнної реформи (СРГ ВР) у форматі ключової групи підсиленого складу. Засідання проходило в контексті підготовки до проведення в лютому поточного року в штаб-квартирі Альянсу чергового засідання Комісії Україна-НАТО на рівні міністрів оборони.

Українську делегацію очолив перший заступник Секретаря Ради національної безпеки і оборони України Олександр Медведько. Також до її складу увійшов директор Департаменту воєнної політики та стратегічного планування Міністерства оборони України Олександр Затинайко.

У ході засідання представники делегацій обговорили пріоритетні напрями співробітництва України з НАТО в оборонній сфері на 2014 рік, та схвалили орієнтовний план роботи СРГ ВР. Окрему увагу приділили ходу реформування сектору безпеки і оборони України та стану реалізації проектів співробітництва з Альянсом, спрямованих на підтримку зазначених завдань.

Учасники засідання високо оцінили системний характер конструктивного партнерства України з НАТО та відзначили ефективність механізму СРГ ВР для проведення масштабних реформ у секторі безпеки і оборони нашої держави. Представники НАТО наголосили на важливості подальшого розвитку практичного співробітництва з Україною, а також підтвердили готовність до поглиблення співпраці за визначеними напрямами та надання всебічної підтримки в проведенні реформ у сфері безпеки і оборони України.

ЯК НОВА КОПІЙКА

Сірий знову в моді

Транспортна бригада Повітряних Сил ЗС України отримала військово-транспортний літак Іл-76МД після контрольно-відновлювального ремонту.

18 січня на аеродромі, де базується гвардійська Московська бригада транспортної авіації, яку очолює полковник Дмитро Мимриков, здійснив посадку літак Іл-76МД з екіпажем на чолі з військовим льотчиком першого класу, заступником командира бригади з льотної підготовки гвардії підполковником Вадимом Єрошкіним.

Транспортна бригада Повітряних Сил ЗС України після контрольно-відновлювального ремонту отримала з цехів державного підприємства "Миколаївський авіаремонтний завод "НАРП" військово-транспортний літак Іл-76МД. З літаком проведено встановлення міжремонтних ресурсних показників в межах призначених, розбирання, визначення технічного стану, відновлення планера, систем та обладнання літака, продовження ресурсу двигунів та допоміжної силової установки.

– Прийом матеріальної частини і переліт пройшли без ускладнень – зазначив командир екіпажу Вадим Єрошкін. – До матеріальної частини в ході обльоту і перельоту на базовий аеродром зауважень не виникло.

Новий відремонтований борт має характерне сіре забарвлення, яке раніше вже наносилося на транспортні та пасажирські літаки ЗС України. Подібне фарбування вже отримали літаки українських Збройних Сил Ту-134 та Ан-24.

Андрій Кагіров.
Фото автора.

НОВИНИ УДСНС

Хрещенські купання

Вінницькі рятувальники витягнули чоловіка із води: спочатку під час тренувань, а потім і в реальності

Не встигла на озерах і річках з'явитись крига, як риболовля почала набирати обертів. Рятувальники запевняють, що такий спосіб відпочинку – украй небезпечний. І якщо рибалкам він приносить задоволення, то рятівникам – чимало клопоту.

Саме тому 16 січня бійці УДСНС м.Вінниці вирішили вкотре перевірити себе на професіоналізм і оперативність. Адже, аби врятувати людину з крижаного полону, потрібні неабиякі практичні навички та вміння. Проходили тактико-спеціальні навчання на Південному Бузі. Розпочались вони із теорії, яку нагадав лікар групи рятувально-водолазних робіт аварійно-рятувального загону спеціального призначення Дмитро Петришин. Згодом перейшли до практики.

Рятували "людину", яка випала із човна за тридцять метрів від берегу і не змогла вибратись із водоймами. Водолази витягнули потопаючого рибалку вже за кілька хвилин, медики надали йому першу допомогу.

Приводу перевірити уміння під час реальної загрози довго чекати не довелось. Вже за кілька днів під кригу провалився 38-річний вінничанин. Чоловіка встигли врятувати. Зараз він перебуває у реанімації.

Рятувальники звертаються до громадян бути вкрай обережними на водоймах, особливо у період відлиги.

– Потерпілими можуть стати й

В Україні жертвами "тихого полювання" на льоду цьогоріч стали вже десятки людей.

Звернення Президента з приводу останніх подій у Києві

Висловлюю превеликий жаль з приводу загибелі людей у конфлікті, спровокованому екстремістами від політики. Мої щирі співчуття сім'ям загиблих.

Ще раз прошу людей не піддаватися на заклики політичних радикалів. Ще не пізно зупинитися і врегулювати конфлікт мирним шляхом.

Ще раз закликаю опозицію сісти за стіл переговорів і зупинити протистояння.

Я проти кровопролиття, проти застосування сили, проти розпалювання ворожнечі та насилля.

Прошу людей повертатися до домівок. Ми повинні відновити в Україні мир, спокій і стабільність.

АКТИВІЗАЦІЯ ВИРОБНИЦТВА

Уряд підтримує розвиток високотехнологічних галузей промисловості

Про це заявив Прем'єр-міністр України Микола Азаров після відвідання Київського казенного підприємства спеціального приладобудування "Арсенал". Він підкреслив, що нормалізація відносин з Росією дозволить активізувати виробництво у високотехнологічних галузях, зокрема у авіакосмічній.

Глава Уряду ознайомився з сучасними зразками продукції для космосу, які базуються на унікальних вітчизняних розробках, та обговорив з представниками найбільших приладобудівних підприємств перспективи нарощування науково-технічної і промислової кооперації з РФ.

"Практично по всіх підприємствах зафіксовано зростання обсягів виробництв. Це відбулося після домовленостей президентів України і Росії. Стратегічне рішення про відновлення співпраці прийнято і, безумовно, це сприятиме повному завантаженню наших заводів і підприємств. А це високотехнологічні та висококваліфіковані робочі місця. Україна проводитиме політику розширення та розвитку наших високотехнологічних виробництв. Я на власні очі сьогодні переконався, що потенціал у нас є", – сказав Микола Азаров.

Він також нагадав, що розвиток приладобудування визначено на законодавчому рівні одним із стратегічних напрямків інноваційної діяльності України. Зараз у галузі працює понад 400 підприємств, на яких трудяться 70 тисяч співробітників. Діяльність ключових підприємств зосереджено на виробництві приладів для космічної, авіаційної, ракетної і ракетно-космічної техніки, які експортуються до РФ, Китаю, Швеції, Індії, США та інших держав.

"Ці розробки є лише у п'яти країнах. І наші розробки не гірші, а місцями навіть перевершують розробки США, Китаю та інших країн", – підсумував Глава Уряду.

АРМІЯ З НАРОДОМ

Військовослужбовці Збройних Сил України готові допомогти комунальникам у розчищенні снігових заметів

За прогнозом українського Гідрометеоцентру, наприкінці тижня на території України очікується пониження температури повітря, снігопади, ожеледиця та поривчастий вітер. У зв'язку з цим особовий склад військових частин Збройних Сил України та спеціальна автомобільна і важка гусенична інженерна техніка готові допомогти комунальним службам у ліквідації загроз природного характеру.

Так, у Командуванні Повітряних Сил Збройних Сил України, зважаючи на сильні снігопади, проаналізовано можливість надання допомоги місцевим органам самоврядування у розчищенні снігових заметів.

За словами начальника відділу оперативного забезпечення – заступника начальника штабу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковника Євгена Машкова, майже 60 одиниць інженерної техніки виду, серед яких автогрейдери, АКПМ-3, ШРСО, БАТ-2 готові прийти на допомогу комунальним службам. Більше того, для оперативного реагування на надзвичайні ситуації командири військових частин в праві самостійно приймати рішення про виділення техніки, без очікування погоджень вищого керівництва.

У військових частинах гарнізонів Хмельницької області теж створені оперативні штаби та групи для ліквідації надзвичайних ситуацій природного характеру. До дій готові 13 оперативних груп військових частин, які дислокуються в Хмельницькому, Старокостянтинівському, Славутському, Шепетівському, Ярмолинецькому та Кам'янець-Подільському гарнізонах. У їх складі постійно перебуває 440 військовослужбовців та 64 одиниці спеціальної автомобільної і важкої гусеничної інженерної техніки. В різних куточках області, а за потреби і в сусідніх з Хмельниччиною регіонах, військові готові розгорнути необхідну кількість пунктів обігріву.

Так, у Кам'янці-Подільському для виконання заходів реагування на надзвичайні ситуації у складі оперативної групи 11-го понтонно-мостового батальйону в годинній готовності перебуває зведений загін із 24 військовослужбовців батальйону. Вони забезпечені бензопилами, інженерними електростанціями, автомобільними тягачами на базі ЗіЛ-131, екскаватором "Борекс", гусеничною важкою інженерною технікою: броньованими шляхопрокладачами БАТ-2М, інженерними машинами розгородження ІМР-2М, полковими землерийними машинами ПЗМ-2 тощо.

У Славутському та Старокостянтинівському гарнізонах до боротьби зі сніговою стихією готові спеціальні оперативні підрозділи 47-го арсеналу Сухопутних військ, 7-ї бригади тактичної авіації Повітряних Сил, зенітно-технічної ракетної бази Сухопутних військ та інших військових частин. Так, у 4223-му Центрі забезпечення автомобільною технікою та майном Озброєння Збройних Сил України напоготові оперативної групи з 22 військовослужбовців перебуває 8 одиниць спеціальної автомобільної техніки: автогрейдер ДЗ-143, екскаватор і кран на базі КрАЗів, черговий тягач

Урал-4320, санітарний автомобіль, АКПМ-3, самоскид і пожежний автомобіль.

А жителям Сум уже знадобилася допомога військових. Визволяли сумчан від снігових заметів понад 50 військовослужбовців та 4 одиниці спеціальної техніки з 27-го реактивного артилерійського полку 8-го армійського корпусу Сухопутних військ Збройних Сил України. Керівництво діями підлеглих здійснював особисто командир полку полковник Валерій Ісмаїлов.

Першочергово роботи, координовані з представниками органів виконавчої влади та комунальниками міста, проводилися в місцях найбільшого зосередження людей: у житлових масивах, на зупинках громадського транспорту, поблизу дитячих навчальних закладів, площах міста. Залучені до робіт військовослужбовці працювали у дві зміни, їх забезпечили сухим пайком, гарячим чаєм, теплою формою одягу.

Через з несприятливі погодні умови Одещина також зазнала значних збитків. З самого ранку на допомогу мешканцям селища Чорноморське Комінтернівського району прийшли військовослужбовці 28-ї окремої гвардійської механізованої бригади оперативного командування "Південь". Гвардійці допомогли місцевим комунальним службам у розчищенні доріг та міжквартальних проїздів від повалених дерев та гілок, а також забезпечили місцеву котельню електроенергією з пересувного дизель-генератора. Також особовий склад бригади виконав значний обсяг робіт з розчищення власної території від повалених негодою дерев.

До боротьби з наслідками негоду долучилися курсанти і військовослужбовці підрозділів забезпечення навчального процесу та охорони Військової академії (м. Одеса). Вони розчистили не лише територію навчального закладу, а й прилеглі тротуари та дороги.

Сергій Фурдик.

"АЕРОБЛАГО"

У київському аеропорту заради особливих дітей продають картини

Новий рік Міжнародний аеропорт "Київ" розпочав із благодійності. 16 січня в рамках проекту "Аероблаго" відкрилась виставка-продаж картин, які намалювали талановиті діти із інтернатів та дитячих будинків. Головною ідеєю заходу є фінансова підтримка дітей з особливими потребами.

Деякі картини були продані ще до офіційного вікриття виставки, як тільки їх повісили у холі аеропорту. Серед них – малюнок 11-річного Богдана Бобкова, вихованця школи-інтернату №11. Маленький художник має важкі вади зору та, попри це, всерйоз захоплюється малюванням і завжди радіє життю.

– У мене такий веселий настрій! – каже Богдан. – Хоч я і намалював картину на чорному фоні, я – позитивна людина. Вірю, що від моєї картини іде тепло.

Кожна із представлених робіт – особлива. До прикладу, Карина Зайкова створювала свій малюнок більше двох років.

Придбати роботу, що сподобалась, може будь-хто, тим паче її вартість досить невисока – від 250 гривень. Організатори запевняють, що роботи, написані дитиною, суттєво відрізняються від картин дорослих художників.

– Ці малюнки наївні й добрі, вони несуть в собі своєрідну енергетику, позитив, котрого нам так часто не вистачає, – кажуть організатори благодійного проекту. – Гроші, отримані від продажу картин, буде спрямовано дітям київських шкіл-інтернатів: № 5, № 11, Святошинського дитбудинку. Окрім того, для бажаючих допомогти біля експозиції встановили скриньку для збору пожертв.

– Проводитись такі акції будуть двічі на рік, – прокоментувала Галина Богданенко, організатор проекту, керівник пресслужби Міжнародного аеропорту "Київ". – Одну – до Нового року і Різдва, іншу – влітку. Вони будуть відрізнятись за своїм форматом, але в будь-якому випадку ми будемо підтримувати діток.

Анастасія Олехнович. "Крила України".

не за планом

ті, хто хоче допомогти потопельнику, але не володіють знаннями, як правильно діяти, – розповідають у прес-службі ДСНС у Вінницькій області. – Не варто скорочувати по льоду шлях через річку чи озеро. Результатом такого необдуманого вчинку може стати падіння у воду, а нерідко – і загибель.

Рятувальники просять громадян дотримуватись наступних правил при переході водойми по льоду:

– для початку знайдіть стежку або сліди на льоду. Якщо їх немає, позначте з берега маршрут свого руху;

– подивіться заздалегідь, чи немає підозрілих місць: лід може бути неміцним біля стоку води;

– обминайте ділянки, покриті товстим прошарком снігу, – під снігом лід завжди тонший;

– особливо обережно спускайтеся з берега: лід може нещільно з'єднуватися із сушею, можливі тріщини, під льодом може бути повітря;

– візьміть з собою палицю для того, щоб перевіряти міцність криги. Якщо після першого удару палицею на ній з'явиться вода, лід пробивається, негайно повертайтеся на те місце, звідки ви прийшли. Причому перші кроки треба робити, не відриваючи підошви від льоду;

– ні в якому разі не перевіряйте міцність льоду ударом ноги;

– безпечним вважається лід: для одного пішохода – товщиною не менше семи сантиметрів; для обладнання ковзанки — не менше десяти сантиметрів (масове катання – 25 сантиметрів); масова переправа пішки може бути організована при товщині льоду не менше, ніж 15 сантиметрів;

– якщо лід почав тріщати та з'явилися характерні тріщини – негайно повертайтеся. Не біжіть, а відходьте повільно, не відриваючи ступні ніг від льоду;

– твердо засвойте, що зимова підлідна ловля риби потребує особливо суворого дотримання правил поводження, це диктує багаторічний досвід нещасливих рибалок: не пробивайте поруч багато лунок; не збирайтеся великими групами на одному місці; не пробивайте лунки на переправах; не ловіть рибу поблизу вимоїн та занадто далеко від берега, яке б клювання там не було; завжди майте під рукою міцну мотузку 12-15 метрів; тримайте поруч з лункою дошку або велику гілку.

Анастасія Олехнович. "Крила України".

ЮНІ ЗАХИСНИКИ ВІТЧИЗНИ

Харківське “кадетство”

У Харкові цивільних журналістів запросили до Державної гімназії-інтернату з посиленою військово-фізичною підготовкою “Кадетський корпус” в рамках акції “Кадети – юні патріоти”.

– Наш навчальний заклад створено наприкінці 2013 року, і в рамках даного медіа-проекту ми вперше заявили громадськості про себе. Унікальність нашого кадетського корпусу в тому, що ніде більше в країні не передбачається військово-фізична підготовка десятирічних хлопчиків, – розповів начальник гімназії-інтернату полковник Олексій Середа.

Спілкуючись з журналістами, про своє прагнення отримати офіцерські погони розповів Михайло Харашайлов. Юнак і раніше займався спортом. Сьогодні ж він поглиблено вивчає математику і фізику, аби влітку вступити на льотний факультет ХУПСу.

– В очах підлітків я побачила гордість за навчання в стінах корпусу. Можливо, не усі з них доростуть до генеральських звань. Проте патріотами вони вже стали. Обов’язково пораджу своїм родичам і друзям направити синів до військово-навчальної установи, – зазначила кореспондент Всеукраїнської газети “Сегодня” Олена Волкова.

– До 30 червня цього року харківські кадети переїздять до нового місця на вулицю Полтавський Шлях. Там, на фондах колишнього Харківського танкового училища, в нас будуть декілька гуртожитків, великий плац, їдальня, навчальні класи та спортивне містечко. З розширенням кількості кадетів зі 100 до 400-450 осіб, збільшиться й штат військовослужбовців та цивільних викладачів нашої установи, – підсумував Олексій Середа.

Дмитро Горбунов. м.Харків.

“ПІВНІЧНИЙ СОКІЛ-2014”

Курсом на Гренландію

У Мелітополі, в бригаді транспортної авіації, триває підготовка екіпажів та персоналу наземної обслуги до участі у спільній українсько-датській операції “Північний сокіл-2014”, яка розпочнеться вже менш ніж за 2 місяці.

Наразі здійснено підбір льотного і технічного складу, виконано низку робіт щодо підготовки авіаційної техніки. З 23 січня розпочались планові польоти екіпажів в рамках підготовки до місії за Північне полярне коло. Їхня програма, зокрема, передбачає здійснення зльоту та посадки з “умовно” короткої смуги. Як відомо, довжина полярного аеродрому на станції “Норд” обмежена 1600 метрами, і викочування за цей кордон ані екіпажеві, ані літакові не віщуватиме там нічого хорошого.

Зі свого боку датчани надали українській стороні аванс у розмірі 150 тисяч американських доларів для проведення підготовчих заходів (закупівля пального, продовження терміну служби запасного авіаційного двигуна, придбання запасних блоків та агрегатів тощо). А рівно за місяць, з 24 по 28 лютого, представники Королівства Данія відвідають транспортну бригаду у Мелітополі. Мета цього візиту – проведення підготовки та інструктажу особового складу безпосередньо перед початком операції. За попередньою інформацією, значна частина військовослужбовців, які братимуть у ній участь, за Полярне коло відправляться вперше. Їм належить детально ознайомитись з особливостями самої місії, роботи і поведінки в умовах крайньої Півночі, навчитися користуватися рятувальними засобами і засобами зв’язку тощо. Наприкінці свого візиту датчани матимуть нагоду переконатися у професіоналізмі українських льотчиків під час виконання ними підсумкових польотів за програмою. До речі, цього року над Гренландією склалися аномально складні погодні умови – стовпчик термометра в районі станції “Норд” майже не піднімається вище подилки у -50°С, а завершує картину негоди – сильний вітер, що може не вщухати тижнями. Тож і підготовка, і сама операція виключає жодні формальності. Там усе, як кажуть, по-дорослому.

Слід зазначити, що шоста за рахунком операція українських транспортників у небі над Гренландією орієнтовно розпочнеться 17 березня і триватиме до 10 квітня. За цей час з авіабази Туле до арктичної станції “Норд” планується перевезти майже півмільйона літрів пального і понад 200 тонн різних вантажів. Це, зокрема, продукти харчування, снігоприбиральні машини та інша техніка, запчастини, матеріали й обладнання – традиційний “набір” датських полярників. Втім, у першу чергу, на станцію буде доставлено декілька десятків спеціальних ємностей під пальне, об’ємом від 5 до 50 тонн, у які згодом його і заливатимуть. За кожен рейс планується перевозити по дві таких міні цистерни. До речі, заміна старої – одностінної “тари” – здійснюється не лише через її тривале використання, а й у рамках переходу на нові стандарти щодо ємностей, призначених для зберігання екологічно і вогненебезпечних матеріалів, які тепер повинні мати двошарові стінки. Як повідомив заступник начальника авіації Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Олександр Кулібаба – майбутній (і незмінний) керівник українсько-датської операції, безпосередньо перед відльотом до Гренландії на авіабазі в Ольборзі наші військові проведуть тренування щодо завантаження і розвантаження таких ємностей в Іл-76. Зважаючи на їхні габарити і розміри вантажного відсіку літака, робота ця повинна бути досить “ювелірною”.

Очікується, що за 29 днів роботи українські екіпажі налітають майже 120 годин. Але, як кажуть, не досвідом єдиним… Варто додати, що “Північний сокіл-2014” принесе в бюджет Повітряних Сил ЗС України понад 3 мільйони гривень, які планується використати для підтримання справності авіаційного парку. Здебільшого – військово-транспортних літаків. Варто також додати, що у найближчому майбутньому Королівство Данія планує дещо розширити співпрацю з Україною в сфері авіаційних перевезень. Про це, зокрема, йшлося під час зустрічі представників Королівських збройних сил з Міністром оборони України Павлом Лебедєвим. Допомога українців потрібна у транспортуванні зі станції “Норд” техніки і майна, що відпрацювали свій ресурс та які не встигли вивезти морським шляхом під час літніх судноплавних місяців, а також для транспортування на станцію автомобільної, снігозбиральної та іншої техніки, вкрай необхідної для забезпечення роботи персоналу.

Андрій Яцик. “Крила України”.

КОНГО: НІЧНІ ПОЛЬОТИ

Відточують майстерність в умовах високогір’я

Льотний склад 18-го окремого вертолітного загону Місії ООН зі стабілізації у ДР Конго, де командиром льотчик-снайпер полковник Андрій Когут, провів перші у 2014 році навчально-тренувальні польоти вночі у простих метеорологічних умовах.

Як розповів заступник командира загону з льотної підготовки підполковник Кирило Захаров, основна мета тренувань – відновлення і вдосконалення навичок пілотування з подальшим просуванням льотного складу за курсом бойової підготовки.

Цього разу до польотів залучались вертольоти Мі-8 та Мі-24. Протягом двох годин командири екіпажів відпрацьовували зліт та посадку на майданчик обмежених розмірів, політ по колу та евакуацію постраждалих над суходолом.

Відповідно до вимог Місії ООН у ДР Конго льотчик загону має виконувати нічні польоти щонайменше раз на два місяці із загальним нальотом більше 30 хвилин. Для цієї ротації 18-го овз це – вже треті польоти вночі.

– Особливістю виконання завдань у нашому секторі є умови високогір’я, – розповідає командир загону льотчик-снайпер Андрій Когут. – Більшість майданчиків у гірських районах на висоті від 1500 до 2100 метрів над рівнем моря мають обмежені розміри. Розріджене повітря, мінливі погодні умови також впливають на техніку пілотування. Саме тому професійні навички пілотів – на першому плані. Це і пілотування за приладами, і захід на посадку, і зліт вночі… Однак наше завдання – не лише продовжити терміни чергової перевірки з техніки пілотування в нічний час, а й підготувати молодих льотчиків. На цій льотній зміні вперше, вже як командир екіпажу, успішно виконав політ льотчик 3-го класу майор Артем Цивадіц.

Усього за льотну зміну було здійснено близько десяти вильотів із загальним нальотом чотири години, а середній наліт на одного командира екіпажу склав понад 38 хвилин.

Варто додати, що у ДР Конго інтенсивність польотних завдань національного контингенту надзвичайно висока. Польоти виконуються щоденно, незважаючи на державні і релігійні свята, вихідні дні. Загалом з початку ротації загону виконано 1064 польоти. Загальний наліт складає понад 1225 годин: це більше 76 годин на одного льотчика. Було перевезено 3 тисячі 593 пасажири та більше 300 тонн вантажу.

Анатолій Стельмах. ДР Конго.

КУРСИ

Підвищують кваліфікацію “вихователі”

На базі ХУПСу розпочалися курси підвищення кваліфікації фахівців з гуманітарних питань військових частин і підрозділів Повітряних Сил ЗС України.

Практичні навички та вміння протягом двох тижнів будуть вдосконалювати офіцери ланки рота-батальйон. Курси проходять під керівництвом досвідчених науково-педагогічних працівників кафедри психології та педагогіки університету. Під час занять застосовуються активні форми і методи навчання, зокрема рольові ігри, аналіз конкретних ситуацій, метод проектів та створення презентацій для обміну досвідом. Однією із визначальних рис проведення курсів підвищення кваліфікації є організація зворотного зв’язку між кафедрою та військами, тобто досвід служби офіцерів у військових частинах буде впроваджено у навчально-виховний процес курсантів університету.

Завершаться курси складанням іспитів, після чого офіцери отримають відповідні свідоцтва.

Іван Кравченко.

ПІДГОТОВКА ПРОФЕСІЙНИХ СЕРЖАНТІВ

Майстерність, вдосконалена практикою

Курсанти випускного курсу Військового коледжу сержантського складу Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба проходять військове стажування. Набуття необхідних практичних навичок курсантами за подальшим профілем служби відбувається на базі стройових авіаційних частин, що розташовані на Київщині та Полтавщині.

– Протягом місяця майбутні професійні сержанти на практиці повинні закріпити теоретичні знання, удосконалити навички з експлуатації та ремонту авіаційної техніки, отримані в коледжі. Це дозволить хлопцям скоротити термін вводу на посаду після випуску з установи та здобути авторитет серед інженерів-авіаторів, – пояснив начальник коледжу полковник Костянтин Сюлєв.

В одній з військових частини, розташованих на Полтавщині, командування створило всі умови для успішного опанування військовою професією, забезпечили належний відпочинок.

– Для якісного проведення стажування курсанти були розподілені за спеціальностями та закріплені за кращими фахівцями з обслуговування техніки, серед яких майор Сергій Неділько, капітан Євген Ступак та інші, – розповів командир авіаційної бригади полковник Олег Гесь.

Вже після перших днів стажування в місті Миргороді до Військового коледжу сержантського складу Харківського університету ПС надійшли добрі відгуки про роботу підлеглих.

Так, у повідомленні від виконуючого обов'язки заступника командира військової частини з інженерно-авіаційної служби – начальника інженерно-авіаційної служби майора Володимира Білоножка, йшлося про те, що в ході регламентних робіт відзначено старання сержантів Олександра Берніка, Григорія Савченка та старшого солдата Івана Золотарьова, курсанта Анатолія Новиченка.

– Вже за декілька місяців курсанти-випускники завершать курс навчання та будуть направлені до авіаційних частин. На новому місці служби хлопці вже самостійно робитимуть те, чого навчилися протягом трирічного перебування у Харкові та під час військових стажувань, – підсумував полковник Костянтин Сюлєв.

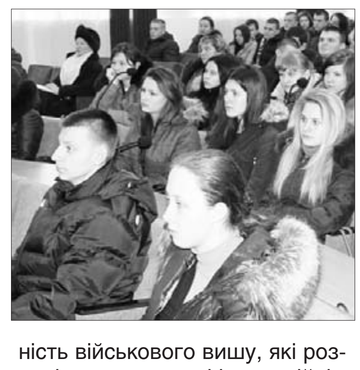
Олег Плаксій. Харків-Полтава. Фото автора.

ПРОФОРІЄНТАЦІЯ

Про військову освіту з перших вуст

В приміщенні Коростенської міської ради, що на Житомирщині, відбулась зустріч представників Житомирського військового інституту ім. Сергія Корольова Державного університету телекомунікації на чолі з його начальником генерал-майором Юрієм Даником із учнями загальноосвітніх навчальних закладів міста I-III рівня. Майже дві сотні хлопців та дівчат мали можливість дізнатися про один з найстаріших військових навчальних закладів Міністерства оборони України.

Відкриваючи захід, міський голова Володимир Москаленко зазначив, що таке знайомство із можливостями навчальних закладів допомагає визначитися з вибором для здобуття омріяної спеціальності.



Згодом перед присутніми виступив генерал-майор Юрій Даник. Він розповів молоді про історію навчального закладу, систему підготовки фахівців та навчально-матеріальну базу, а також про умови вступу та особливості навчання, професійного зростання курсантів і студентів.

Під час зустрічі школярам було запропоновано перегляд відеофільмів про життєдіяльність військового вишу, які розповідали про деякі інноваційні розробки викладачів та курсантів навчального закладу.

Руслан Лінник. м.Житомир. Фото автора.

НАШІ В ЛІБЕРІЇ
МІСІЇ 10 РОКІВ

Миротворців похвалив бригадний генерал

56-й окремий вертолітний загін національного контингенту Місії ООН у Ліберії відвідав заступник командувача Місії в цій країні бригадний генерал Сабір Алі.

Високопосадовець зустрівся з особовим складом загону, а також ознайомився з їх життям та побутом. Під час брифінгу Сабіра Алі ознайомили з історією, діяльністю та досягненнями українського контингенту. Крім того, бригадний генерал відвідав аеродром вертолітного загону, подивився зразки озброєння та техніки, засоби інженерно-авіаційного обслуговування. Посадовцю показали вертоліт Мі-8 з бойовим комплектом: підвісними фермами з некерованими ракетами, а також 7,62 мм кулеметом Калашникова танковим.

– Я приємно вражений тим, що побачив в українському контингенті, – заявив заступник командувача Місії ООН у Ліберії бригадний генерал Сабір Алі. – У 56-му вертолітному загоні служать справжні професіонали, які готові діяти в разі необхідності в будь-яких умовах і в будь-який час. Військовослужбовці за короткий час трансформують транспортний вертоліт у бойовий і навпаки. Тобто у командування місії немає необхідності залучати бойові вертольоти з сусідніх країн. Задоволений також знаннями та діями рятувальної парашутно-десантної групи, яка часто вилітає на завдання з екіпажем вертольота.

Наприкінці зустрічі Сабір Алі привітав весь особовий склад 56-го вертолітного загону з 10-ю річницею перебування українського національного контингенту на Африканському континенті та побажав їм успіхів у нелегкій справі – підтриманні миру.

В той же час представники штабу Місії ООН у Ліберії теж з робочим візитом побували у базовому таборі українського вертолітного загону. Командування українського миротворчого контингенту провело для інспекторів ознайомчий брифінг, під час якого командир загону розповів посадовцям про діяльність та здобутки вітчизняного підрозділу.

Делегація перевірила стан посвякденної життєдіяльності та умови проживання українських вертолітників відповідно до Меморандуму "Про взаєморозуміння" між ООН та урядом України, підписаного 20 вересня 2003 року. Зокрема, інспектори переглянули основне обладнання і техніку, а також матеріальні засоби

для самозабезпечення, які є в українському таборі.

Представники Місії ООН у Ліберії залишились задоволені побаченим та високо охарактеризували стан життєдіяльності українських миротворців.

– Український вертолітний загін має чи не найвищий показник серед усіх військових контингентів у Ліберії в питаннях соціально-побутових умов, – повідомив голова комісії Ян Холашек. – Командування штабу Місії ООН намагається постійно надавати матеріально-технічну допомогу українським миротворцям, аби вони могли якісно виконувати усі завдання за призначенням.

В свою чергу командир 56-го овз військовий льотчик 2-го класу полковник Олександр Венгер подякував інспекторам за тривалу співпрацю та вручив посадовцям сувеніри з українською національною символікою.

Віктор Ануфрієв. Республіка Ліберія. Фото автора.

“А под винтом проносится земля…”

Продовження. Початок у №1-2.

Отслужив в армии, Владимир устроился работать механиком вертолёта Ми-4 в уже родном БУАЦ.

Вообще, путь в авиацию Владимира Колесника был долгим, трудным и тернистым. Это было поистине хождение по мукам, достойное отдельного рассказа. Об этом вы, дорогие читатели, можете прочитать в полной версии очерка, размещённого на веб-сайте нашей газеты http://www.krula.com.ua. Так или иначе, а в авиацию этот целеустремлённый молодой человек попал – и как попал!

Молодым офицером лейтенант Колесник служил в Группе советских войск в Германии. Летал не на Ми-8, на котором выпускался из училища, а на боевом Ми-24. Летал много и с огромным удовольствием. Освоив четвёртый в своей жизни тип вертолёта, лётчик быстро показал, чего стоит, и уже старшим лейтенантом он стал командиром вертолёта.

А потом был Афганистан… Боевых эпизодов было не то, что много – из них была соткана паутина долгих афганских дней и ночей на протяжении всех 16 месяцев пребывания лётчика Колесника в Афганистане. “Всю дорогу” он летал крайним ведомым, чем, честно говоря, гордится. Ему доверяли, на него надеялись. Ведь, что значит быть крайним ведомым в группе вертолётов? Ты летишь вслед за своими боевыми побратимами, прикрывая их хвост, наблюдая за землёй и горами, над которыми они уже прошли. А вот сзади тебя уже нет никого, прикрыть некому… Тем не менее, и – слава Богу(!) – ни разу он не был сбит, один только раз привёз из полёта, при возвращении с ночной разведки, несколько пробоин от ДШК. Кстати, о Боге. Неоднократно Владимир упоминал Его в своих песнях, и – что вы думаете? На многочисленных конкурсах афганской песни, в которых он участвовал, именно эти песни запрещались цензорами из партийной элиты, и петь приходилось другие…

Увы, опасности подстерегали на каждом шагу. Не пуля душманская или эрэс – так гепатит, который Владимир перенёс уже ближе к выводу. Причём – среднетяжёлой формы. Месяц пролежал в инфекционном госпитале, потеряв значительную часть своего и без того небольшого веса. Жёлтый был, как старинный пергамент, и измождённый, как узник концлагеря. Поражался тому, что желтуха может сотворить со здоровым человеком.

Да разве только обстрелы и болезни подстерегали на каждом шагу?! Любая неосторожность – на земле или в небе – могла стоить жизни. Например, как-то, возвращаясь с блокпоста, куда вертолёты доставили десантникам продовольствие и воду, один из вертолётов решил слить по дороге воду из резервуара (так делали всегда, если вода оказывалась не нужной и оставалась на обратный путь). И вот, начал он сливать воду, а Владимир, летевший следом, сразу не понял, что это за дымный шлейф, и на какие-то секунды ослабил внимание. В этот момент вертолёт подлетел к линии электропередач. Через одну линию машина перескочила и шла прямёхонько на вторую. Если бы лётчик-оператор Миша Чагин не крикнул, увидев опасность, погибли бы… За месяц до этого в ЛЭП на этом же месте врезался вертолёт с афганским экипажем, который, естественно, погиб. Услышав вскрик оператора, командир моментально сориентировался и вывел вертолёт из-под неминуемого удара. Через несколько лет после Афгана у Владимира родится сын, которого он назовёт Мишкой – в честь Чагина, спасшего тогда экипажу жизнь…

Часто капитану приходилось летать ведомым командира полка полковника Александра Голованова. Как-то раз, а к тому времени командир вертолёта капитан Владимир Колесник уже был кавалером ордена Красной Звезды, он в который раз летал с командиром на задание. Голованов пошёл на Ми-8 забирать раненых, а пара Ми-24, включая экипаж Колесника, прикрывала командира. Горячо пришлось… Потому, вернувшись, Александр Сергеевич вызвал комэска:

– Пиши представление на Колесника… “За службу Родине”. У него уже этих “эпизодов” – выше крыши: и караваны, и поддержки, и отдельные подвиги…

Боевая пара.

Выйдя осенью 1988-го из госпиталя, Владимир поинтересовался у прапорщика-секретчика, уходило ли представление на него на орден. Узнав, что нет, удивился и зашёл к начстрою. Майор Студиский, старший помощник начальника штаба полка по кадрам и строевой части, как ушатом ледяной воды окатил:

– Ты что, капитан, охренел?! Один орден есть, а тебе мало?!

Это было уже таким хамством, за которое нужно наказывать. Владимир Савельевич пошёл к командиру и выложил всё, как есть. В результате Студиский получил по первое число, а капитан – орден. Но начстрой затаил злобу и позже отыгрался при распределении во время вывода войск из ДРА. Тогда, когда командира уже не было в живых и он не мог вступиться за капитана, начстрой вместо Белорусского военного округа “запёр” Колесника в Дальневосточный… Обидно, конечно, но, в конце концов, не главное это. Главное, что жив в той мясорубке остался, а так везло, увы, далеко не всем…

Из Афганистана капитан Колесник выходил одним из последних в полку. Случилось так, что в начале 1988 года, после гибели начальника разведки полка, прибыл новый, надолго не задержавшийся, уже не имело смысла присылать на его место нового офицера из Союза, так как начался вывод войск. Решил “продвигать” кого-то из своих офицеров. Кандидатов было два: капитаны Колесник и Литвиненко. Но так как Володю свалил гепатит, на должность был назначен Толик. А после его гибели 27 августа начальником разведки полка стал прибывший из отпуска друг. Так и выходил из ДРА начальник разведки 50-го ОСАП одним из последних.

Вышел. Написал 15 февраля свою последнюю песню. И до 1992 года, пока с помощью доктора Николенко из клиники Бурденко, который свёл капитана с командующим армейской авиацией СССР Героем Советского Союза генерал-полковником Виталием Павловым, а через него – с первым командующим ВВС Украи-

Трудное это дело – “необъявленная”

“Афганистан” – это слово в нашем представлении прочно и неразрывно связано с войной. Начавшись вводом “ограниченного контингента” советских войск в декабре 1979 года, Афганская кампания быстро переросла в масштабную войну. Эта война стала судьбой целого поколения, у которого со словом “Афган” связано слишком многое – участие в тяжком и трудном деле, суровые испытания, раны и потеря товарищей.

Неблагодарное это дело – воевать в чужой стране за “счастье” другого народа. Это никогда не ценится “освобожденными”, которые нередко забывают тех, кто помогал им бороться за свободу. Афганская война – особая война: без границ и правил. Она предварительно не готовилась. Не разрабатывалось ни плана, ни стратегии, ни методов ее ведения, не были определены даже конечные ее цели… Война распалась на отдельные фрагменты. Она была на дорогах, в ущельях, в пустынях, в “зеленках”, на караванных путях, в городах и кишлаках.

Посылая войска, в Кремле не хотели замечать, что Афганистан, по сути, уже охвачен гражданской войной, в которую неминуемо будут вовлечены советские солдаты и офицеры. Весной и летом 1979 года мятежи и волнения шли уже повсюду, и надежд на стабилизацию положения силами самого Кабула не оставалось.

Осенью 1979 года просьбы правителей Афганистана о военной помощи для “поддержки революции” приобрели буквально истеричный характер – в стране повсюду шли беспрерывные стычки с формированиями оппозиции и мятежными племенами.

Вера в “единственно правильное учение” и правоту подтолкнули советское правительство к решению – “направить в Афганистан ограниченные воинские контингенты для выполнения задач, о которых просит правительство Афганистана…” О ведении боевых действий речь не шла. Сама операция при всей масштабности проводимых мер представлялась не более чем набором мобилизационных мероприятий и переброской армейского контингента. Однако советские войска оказались в гуще конфликта, где чужое военное присутствие спровоцировало усиление мятежного движения, направленного теперь уже в первую очередь против “шурави”, а незнание местных традиций и обычаев Востока лишь осложнило положение, многократно приумножив ряды противника.

Вводя войска в Афганистан, советские политики надеялись решить стратегические задачи малыми силами. По их замыслу, только одним своим присутствием советские войска должны были обеспечить стабильность обстановки в ДРА, но этого не произошло. Вооруженная борьба в Афганистане набирала силу. Сопротивление советским войскам, поддержанное мусульманскими странами и США, развернулось по всей стране. В связи с этим советские войска совместно с правительственными силами вынуждены были время от времени проводить операции по стабилизации обстановки в тех или иных районах страны. В конце 1980-го – начале 1981 года советскими войсками были проведены операции в Панджшере, в центральных провинциях (Кабул, Баглан, Парван, Газни, Заболь), а также в Балхе, Кандагаре, Герате. К концу 1981 года рассчитывали покончить с непримиримой оппозицией. Но все обернулось по-другому…

Советские войска встретились в Афганистане с серьезными трудностями и особенностями действий в условиях высокогорья, низких и высоких температур воздуха, зеленых зон и пустынной местности, эпидемиологической обстановки.

Личный состав оказался практически не подготовленным к боевым действиям в условиях Афганистана и применяемой мятежниками партизанской тактики борьбы. Здесь все происходило не так, как писалось в учебниках по тактике и в боевых уставах, как обучались войска. Генералов и офицеров, имевших боевой опыт, в армии были считанные единицы. Поэтому эта война стала войной сплошных “сюрпризов”.

Приходилось переучиваться, осваивать “науку побеждать” не-

Вертолёт и его командир.

ны генерал-лейтенантом Валерием Васильевым, служил в ДВО. А потом перевёлся на родную украинскую землю. С тех пор Владимир Савельевич живёт в Конотопе. Ну, а летает он по всему миру! "Крайним", как говорят в авиации, местом службы полковника Владимира Колесника стал авиационно-ремонтный завод в Конотопе. Там полковник облётывал технику после ремонта, руководил лётно-испытательной станцией, там работает он и сегодня, будучи уже в запасе. Летает много и с удовольствием, нередко подолгу пропадает в загранкомандировках. А ещё иногда ветеран афганской войны берёт в руки гитару и…

Полную версию очерка, а также тексты песен и сами песни Владимира Колесника в формате MP3 вы можете найти на веб-сайте газеты http://www.krula.com.ua.

Олексій Тригуб. "Крила України".

Ночной полёт в Афганистан

В ночь тёмную взлетает вертолёт
Он что несёт, кого везёт.
В кабине экипаж и шеф-пилот,
Ну что ж вперёд, но что Вас ждёт

Припев:
А под винтом проносится земля,
Она за Вас, за всех теперь в ответе,
Об этом помните прошу я Вас, друзья,
С удачей возвращайтесь на рассвете.

Ночной полёт, я знаю, он не прост,
Тем более задача боевая.
И что почём, да кто ж там разберёт,
Вам дан приказ, работа не простая.

Припев.

И молча в небесах летите Вы –
Простые парни, лётчики войны,
Войны, что прокляли её все давно мы
За то, что парни гибнут без вины.

Припев.

А коль случится и у Вас беда,
И Вам прийдётся покидать машину,
Вы вспомните, что есть у Вас звезда,
Которую дарили дома сыну.

Припев:
И пусть под куполом встречает
Вас земля,
Она за Вас по-прежнему в ответе.
Об этом помните, прошу я Вас, друзья,
С удачей возвратитесь на рассвете.

ГЕРОЇ РАДЯНСЬКОГО СОЮЗУ – ЛЬОТЧИКИ АФГАНІСТАНУ

Первый "грач", улетевший в вечность

Тридцать лет назад, 16 января 1984 года, в Афганистане погиб прекрасный человек и отличный лётчик Пётр Васильевич Рубан. Материалом о нём мы начинаем рубрику о Героях Советского Союза – лётчиках, которые прославились на далёкой афганской земле.

"Командир 200-й отдельной штурмовой авиационной эскадрильи 40-й армии Краснознамённого Туркестанского военного округа подполковник Пётр Рубан был военным лётчиком первого класса. Полётные задания выполнял на отлично, цели поражал с первого захода, летал смело и уверенно. Всегда решительно атаковал наземные цели, несмотря на зенитное противодействие мятежников. Летал на самолетах Л-29, МиГ-17, МиГ-21, Су-17. В 1982 году успешно переучился на новый авиационный комплекс Су-25. Был подготовлен к ведению боевых действий в полном объеме курса боевой подготовки. Грамотно учил лётный состав к освоению и боевому испытанию нового авиационного комплекса. Общий налёт составлял 1765 часов. В Демократической Республике Афганистан выполнил 106 боевых вылета, налетал 96 часов". Так гласят строки личного дела Героя. Чем же стал для него Афганистан?

Принимая участие в сентябре-октябре 1983 года в Шиндандской и Фарахской операциях, а в ноябре 1983 года – в Гератской и Кундузской операциях, Пётр Рубан 20 раз лично водил эскадрилью на выполнение боевых заданий. В декабре 1983-го и в январе 1984-го принимал участие в Баграмской операции, во время которой десять раз водил эскадрилью на уничтожение живой силы и огневых точек мятежников. В сложных условиях боевой обстановки он смело, решительно и грамотно руководил экипажем в воздухе. Сам находил и подавлял зенитные средства противодействия и лишь потом позволял лётному составу работать на объектах. Но – вернёмся к личному делу Героя.

"За время нахождения в Демократической Республике Афганистан лично уничтожил 14 ДШК, 3 опорных пункта, 6 автомобилей, один склад горюче-смазочных материалов, 2 мотоцикла, более 300 мин, 3 пушки, около 250 мятежников. Постоянно принимая участие в боевых действиях по защите революционных завоеваний афганского народа, личным примером вдохновлял подчиненных на выполнение поставленных заданий. Пользовался исключительно большим авторитетом среди личного состава.

16 января 1984 года, участвуя в очередной операции по уничтожению обнаружённой банды душманов, эскадрилья из 8 самолётов, ведомая Рубаном П.В., нанесила массированный удар в районе населенного пункта Ургун. При этом удар выполнялся в условиях сильного противодействия зенитно-ракетных средств противника. Командир эскадрильи первым выполнил атаку, однако на выходе из пикирования самолёт Су-25 получил повреждения от попадания ракеты и стал неуправляемым. Лётчик катапультировался при большом угле крена высоте и на малой высоте, что не обеспечило полное раскрытие парашюта..."

Су-25 подполковника П.Рубана стал первым штурмовиком, сбитым ракетой ПЗРК.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 мая 1984 года за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, подполковнику Рубану Петру Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

Похоронен на Капустяном кладбище в Запорожье.

Награжден орденами Ленина, "За службу Родине в Вооружённых Силах СССР" 3-й степени, медалями.

Имя Героя носят улица, средняя школа №62 города Запорожье и супертраулер, который был построен в Николаеве. На родине Героя, в городе Сумы ежегодно проводят турнир по боксу, посвященный памяти П.Рубана.

Олексій Тригуб. "Крила України".

война...

посредственно в боевой обстановке. Хотя военно-теоретическая подготовка офицеров была высокая, но ориентировалась она на традиционные (академические) формы ведения боя, без учета специфики местных условий, методов партизанской войны, изучению которых внимания уделялось недостаточно.

Главная трудность – не было опыта антипартизанской войны. Пришлось срочно вносить коррективы в тактику действий, проводить реорганизацию войск применительно к местным условиям: вносить изменения в оргштатную структуру частей и подразделений для увеличения их боевых возможностей и автономности, проводить переподготовку командного, сержантского и рядового состава, совершенствовать технику и вооружение, разрабатывать новые приемы и способы противопартизанской и контртеррористической борьбы.

Вначале (до середины 1980 года) советские войска вели боевые действия традиционными способами, совершая рейды в основном вдоль дорог, по долинам, позволяющим применять боевую технику, но они оказались малоэффективными. С учетом условий Афганистана постепенно вырабатывались и изыскивались соответствующие формы, методы и приемы ведения военных действий, иногда сильно отличающиеся от тех, которые предписывались боевыми уставами. Тактика действий постепенно приводилась в соответствие с местными

условиями. Особенно сложно было проводить операции в зеленых зонах, в населенных пунктах, в пустыне и в горах. Широкая сеть оросительных каналов и кяризов (подземные галереи для сбора и вывода на поверхность подземных вод; авт.), жилых построек, дувалов (глинобитные ограждения жилых построек, высотой до 2 метров, толщиной 50-70 см; авт.), превращенных мятежниками в оборонительные сооружения а также густая растительность затрудняли ориентирование на местности, организацию взаимодействия между подразделениями. Дымы (как правило оранжевого цвета; авт.) и сигнальные ракеты применяемые днем, при ярком солнце, для обозначения своего переднего края и флангов, нередко оказывались малоэффективными. Боевое соприкосновение советских подразделений с бандформированиями зачастую доходило до 30-100 метров, что исключало применение артиллерии и авиации для непосредственной поддержки войск. Ограниченные возможности артиллерии вынуждали войска иметь в ротных подразделениях свою артиллерию – 82 мм минометы 2Б 12 "Поднос", 2-3 расчета 30 мм автоматических гранатометов АГС-17 "Пламя", увеличенный запас боеприпасов к стрелковому оружию и ручных гранат при каждом солдате. Практически не проходимая для бронетехники (БРДМ-2, БТР-60 (70), БМП-1 (2), БМД-1 (2), БТР-Д, Т-55 МТ-ЛБ, ЗСУ-23-4 и др.) местность исключала их применение в боевых порядках подразделений (они использовались для блокирования районов). Каждой роте требовались авианаводчики и артиллерийские корректировщики, а отделению радиостанции в качестве ретрансляторов.

Большинство операций в Афганистане проводилось в горах, на значительной высоте (три и более тысячи метров), что вынуждало войска действовать в условиях кислородного голодания, резких температурных перепадов (ночью – лютый мороз, днем – изнуряющая жара), отсутствия дорог. Боевая техника в горах обычно оказывалась не у дел и оставлялась у их подножия. Карабкались вверх на скалы солдаты и офицеры на своих двоих. Специальной горной подготовки они, как правило, не имели, а война в горах требовала своеобразной тактики и имела свои законы. Выявилась несоответствующей для действий в горной местности индивидуальная экипировка солдат, особенно разведчиков. У них не было поначалу ни спальных мешков, ни принадлежностей для действий в горах, ни соответствующей обуви. Солдатам приходилось носить на себе по 30-40 кг груза, порой по несколько суток. Бесконечные длительные переходы по горам в поисках противника отнимали у бойцов много физических сил, и они стремились освободиться от лишнего веса. Нередко при подготовке к боевому выходу солдаты оставляли в расположении части тяжелое снаряжение (бронежилеты, каски, шанцевые принадлежности и т.п.), а уже в походе выбрасывали в пропасти 82-мм мины к 82-мм минометам БМ-37 и 2Б 12 "Поднос", а иногда туда же и сами минометы. Словом, солдат брал с собою лишь то, без чего нельзя обойтись в бою: боеприпасы, сигнальные средства, воду, сухой паек, индивидуальные перевязочные пакеты и аптечки…

За 7-10 дней боев в горах (пустыне) воины теряли в весе по 7-10 кг, а после двух недель многие нуждались в медицинской реабилитации. Серьезные трудности возникали при решении вопросов тылового обеспечения и эвакуации раненых. Очень помогали в этих условиях вертолеты Ми-8, но их возможности в горах тоже были весьма ограничены из-за разряженного воздуха, высоких температур, отсутствия площадок.

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Підготував до друку Володимир Алєксєєв.

Всім – відмінні оцінки!

МИКОЛАЇВ

В бригаді тактичної авіації, яка дислокується у Миколаєві, відбулися перші в новому навчальному році командирські польоти.

Основними завданнями, які стояли перед авіаторами-штурмовиками під час польотів, були: відпрацювання методики виконання польотів в складних метеоумовах, обліт авіаційної техніки, відновлення втрачених навичок за видами льотної підготовки та виконання відповідних перевірок.

Польоти проходили під керівництвом командира бригади тактичної авіації військового льотчика 1 класу полковника Володимира Помогайба. Екіпажі літаків Су-25 та Л-39 працювали над удосконаленням фахової майстерності. В польотах взяло участь 20 льотчиків, загальний час нальоту склав більше 21 години.

Усі поставлені на польотах завдання були виконані в повному обсязі, на високому професійному рівні та з дотриманням усіх необхідних заходів безпеки. Командир бригади високо оцінив роботу учасників польотів та поставив всім відмінні оцінки.

Василь Воєводкін.
м.Миколаїв
Фото автора.

Перша льотна зміна над Кримом та Чорним морем

У Севастопольській бригаді тактичної авіації імені Олександра Покришкіна, що дислокується на аеродромі "Бельбек" у Криму, відбулася перша у 2014 році льотна зміна.

Льотчики бригади, яка наразі несе бойове чергування з охорони повітряного простору нашої держави, виконали польоти удень та вночі у складних метеорологічних умовах. Вони пройшли на двох типах літаків – бойових винищувачах МіГ-29 та навчально-тренувальних Л-39М1 "Альбатрос".

– Найбільш досвідчені та найкращі льотчики задіяні у несенні бойового чергування, тому головним завданням першої льотної зміни була підготовка решти пілотів до його несення, – сказав командир Севастопольської бригади тактичної авіації льотчик 1-го класу полковник Юлій Мамчур. – Крім того, ми відновлюємо навички льотного складу після перерв, а також перевіряємо техніку пілотування у складних метеоумовах удень та вночі. Тому до виконання льотної зміни залучався той особовий склад, який повинен скласти перевірки з льотної підготовки.

За словами командира бригади, після закінчення несення бойового чергування наприкінці лютого – початку березня розпочнеться підготовка п'ятьох молодих льотчиків до виконання польотів на основному типі літаків – винищувачах МіГ-29. Зараз вони проходять наземну підготовку, відпрацьовують польоти на тренажері тощо.

Володимир Бова.
Фото автора.

СЕВАСТОПОЛЬ

КРАЩИЙ ЛЬОТЧИК

Небо на гроші не розмінює

Останні дні року, що минув, для старшого штурмана бригади тактичної авіації підполковника Олександра Дяківа стали знаковими: після підведення підсумків у Командуванні Повітряних Сил ЗС України він був визнаний кращим льотчиком Повітряних Сил.

Стопами брата

– 405 вирулюй на злітну!
– 405 зрозумів!
– 405 злітайте!
– 405 зрозумів, злітаю!

Ці діалоги, добре знайомі кожному пілотові, підполковник Олександр Дяків чує в ефірі вже більше п’ятнадцяти років. І не просто чує, але й бере в них участь, піднімаючи свою крилату машину в небо.

Утім, важко повірити, але в дитинстві ні Олександр, ні його батьки навіть уявити собі не могли, що хлопець обере для себе настільки не просту місію підкорювача п’ятого океану. У невеликому українському містечку Збараж, що на Тернопільщині, в моді були інші професії – мирні, пов’язані з хліборобською працею. Вперше задуматися про кар’єру військового льотчика Сашка змусив старший брат Валерій, який несподівано для всіх відправив документи в авіаційне училище в Харків.

Щоправда, сувору медичну комісію брат не пройшов за станом здоров’я, тому, будучи золотим медалістом, вирушив підкорювати інший престижний військовий виш – Військову академію ім. Можайського (м.Санкт-Петербург). У яку, до речі, успішно вступив.

Саме тоді, дивлячись на невдалу спробу брата підкорити небо, Олександр Дяків замислився про кар’єру військового льотчика. Закінчивши школу із золотою медаллю, він вже твердо знав, що піде саме в льотне училище. Так і сталося: успішно склавши в 1995 році вступні іспити, Олександр був зарахований до Харківського авіаційного училища льотчиків. Сувора медкомісія якихось вад за станом здоров’я, які могли б перешкодити йому стати пілотом, у молодшого Дяківа не виявила.

“Королі” малих висот: знайти і знищити

– З навчанням мені пощастило. Незважаючи на те, що часи для військової авіації було вже непрості, нашому курсу дали можливість літати досить багато, – згадує часи навчання Олександр Дяків.

За словами льотчика, в училищі він налітав 150 годин. Для кількох наступних курсів це була недосяжна висота, адже молоді льотчики випускались із нальотом 50-60 годин. Вивчаючи ази льотної майстерності в навчальному закладі, хлопець неодноразово запитував себе: до якої авіації хотів би потрапити. Після наполегливого пошуку відповідь прийшла сама собою – в штурмову.

– Наш Су-25 недарма прозвали “грачем”. Крім зовнішньої подібності, він і внутрішньо дуже відповідає цій наполегливій птиці. Немов грак, штурмовик повинен спочатку виколупати ворога з його укриття, а потім знищити, – розповідає Олександр Дяків.

У середовищі льотчиків штурмовиків називають “королями” малих і надмалих висот. І це не випадково, адже даному виду бойової авіації самим статутом призначено ходити на бриючому польоті по головах противника, щоб підтримати вогнем свої наземні війська. Усі військові конфлікти, в яких використовувалася штурмова авіація, показали високу ефективність її застосування.

Втім, це зараз після 650 годин, проведених за штурвалом в небі, з яких не менше третини польотів припало на Су-25, льотчик може впевнено міркувати про достоїнства і недоліки своєї улюбленої крилатої машини. А в 1999 році – після закінчення Харківського університету Повітряних Сил, коли його офіцерська льотна кар’єра тільки починалася, всього цього він ще не знав. Тому вибір зробив, більше керуючись інтуїцією. І вона його не підвела.

У 452-му окремому штурмовому авіаційному полку, що дислокувався у Чорткові, молодого льотчика прийняли добре. Після перших же тренувальних польотів Олександр довів, що впевнено управляє навчальним Л-39, тому йому досить швидко почали довіряти самостійні польоти. Через рік він став льотчиком третього класу.

Наступний щабель класності Дяківу вдалося підкорити тільки через вісім років. Причому сталося це вже під час служби в бригаді тактичної авіації в Миколаєві. А ще через півтора року офіцер досяг рідкісного в наші дні звання “Льотчик 1-го класу”.

Головне – встановити контакт

На сьогодні старший штурман бригади Повітряного командування “Південь” Повітряних Сил ЗС України підполковник Олександр Дяків є одним з найдосвідченіших пілотів на літаках Су-25. Але щоб стати висококласним льотчиком, йому довелося чимало попрацювати.

За його плечима – участь у всіх тактичних та оперативно-тактичних навчаннях, які проходили у Збройних Силах України, починаючи з 2006 року. Причому вартувало це іноді шалених навантажень у вигляді шести-семи відряджень протягом двох-трьох місяців. Таку інтенсивність здатний витримати не кожен, але Дяків – витримав.

Досягти високого професіоналізму Олександру допомогли його цілеспрямованість і завзятість, здатність швидко засвоювати нові знання та висока фізична підготовка. А ще... надзвичайна закоханість у небо. Без цього, напевно, не може обійтися взагалі жоден льотчик на землі.

Коли старший брат досяг серйозних висот у банківській сфері і запропонував задуматися над кар’єрою фінансиста, Олександр тільки посміхнувся: – Я небо ні на що не проміняю.

Крім того, пілот неодноразово брав участь у випробувальних польотах Су-25 М1, які проходили модернізацію на Запорізькому авіазаводі “МіГремонт”, та у бойових пусках ракет Х-25. За словами начальників Олександра Дяківа, хоч би яке завдання не отримав офіцер, вони завжди спокійні, тому що він обов’язково їх виконає. Як і належить в армії: професійно, точно і вчасно.

Зараз основним завданням для себе підполковник Олександр Дяків вважає підготовку молодих льотчиків бригади. У грудні минулого року він отримав останній інструкторський допуск, якого у нього не було, – допуск на навчання пілотів під час складних погодних умов. Тепер може вважати себе повноправним інструктором.

На питання, що вважає головним у навчанні молодих пілоті, відповідає коротко:

– Встановити з людиною контакт. Якщо зможеш це зробити, процес навчання буде більш ефективним, – переконаний кращий льотчик Повітряних Сил.

Ярослав Чепурний. Фото автора.

ДРІБНІ ПРОБЛЕМИ

А400М проходить приймальні випробування

Перший А400М, побудований для ВПС Туреччини та переданий країні у грудні минулого року, проходить приймальні випробування. За повідомленням турецької сторони, в рамках тестів були виявлені декілька незначних проблем із літаком, які усуваються фахівцями Airbus. Загалом протягом найближчих двох-трьох років Туреччина планує мати у своєму складі 10 літаків А400М.

Слід зазначити, що поряд із Бельгією, Францією, Німеччиною, Люксембургом, Іспанією та Великобританією, Туреччина також бере участь у програмі розробки А400М. Зокрема, Турецька компанія Aerospace Industries (TAI) вироблятиме основну частину фюзеляжу для всіх 174 замовлених А400М, які випускатимуться в рамках програми.

ТЕСТИ

Індія випробувала балістичну ракету середньої дальності

20 січня Міноборони Індії провело чергове випробування балістичної ракети Agni-IV проміжної дальності. Про це повідомляє видання The Hindu.

Пуск ракети, здатної нести ядерну боєголовку, виконали із полігона на острові Уїлера. Загалом випробування, що стали третіми в рамках програми з розробки Agni-IV, визнані успішними.

Нова ракета оснащена кільцевими лазерними гіроскопами й навігаційною системою MINGS. Agni-IV є двоступінчастою твердопаливною ракетою з дальністю польоту до чотирьох тисяч кілометрів. Боєголовка ракети оснащена термоізоляцією, що витримує нагрівання до трьох тисяч градусів за Цельсієм. Перше випробування Agni-IV, здатної нести бойову частину масою до тонни, відбулося в листопаді 2011 року, а друге –у вересні 2012 року.

РИНОК ЗБРОЇ

Туреччина нарощує військовий експорт

Турецький експорт ОПК в 2013 році сягнув рекордної позначки у 1,4 млрд дол. США. Обсяг експортних контрактів, підписаних минулого року, у порівнянні з 2012-им зріс на 10 відсотків. Цікаво те, що приріст експорту спостерігається лише в оборонно-промисловому комплексі країни. Експорт товарів невійськового призначення у той же період знизився.

Такому приросту, на думку турецьких чиновників, слід завдячувати компанії Aerospace Industries (TAI), частка якої від загального обсягу експорту ОВТ складає 39 відсотків. TAI займається складанням вертольота вогневої підтримки Т-129, навчально-тренувальних літаків Hurkus та безпілотних літальних апаратів Anka. Серед топ-товарів військового експорту Туреччини – літаки, вертольоти, двигуни, наземні транспортні засоби, броньовані швидкісні моторні човни, ракети, легке озброєння та електронні системи. Турецькі чиновники з міністерства оборони розраховують на те, що країна має потенціал до збільшення військового експорту до рівня $ 25 млрд в 2023 році. Щоправда, експерти розглядають такі амбітні заяви досить обережно.

НА ОЗБРОЄННЯ

Великобританія одержала перші модернізовані Chinook

Королівські ВПС Великобританії отримали перші три з 14 замовлених модернізованих важких транспортних вертольотів CH-47 Chinook HC.6. Про це повідомляє Flightglobal. Вертольоти прибули на авіабазу "Одіхем" у Хемпширі 19 грудня 2013 року. Найближчим часом нові машини приймуть на озброєння. Відповідно до діючого графіка, решта вертольотів будуть поставлені британським військовим до кінця наступного року.

Льотні випробування CH-47 HC.6 завершилися наприкінці серпня 2013 року. Вони проводилися на базі ВМС США у Меріленді. Випробування модернізованого вертольота, що представляє собою змінену версію CH-47F, були визнані успішними. Виробництвом машин версії HC.6 для Великобританії займається американський авіабудівний концерн Boeing.

Міністерство оборони Великобританії розмістило замовлення на поставку вертольотів CH-47 CH.6 в 2009 році. Спочатку британці планували придбати 24 вертольоти, однак пізніше обсяг покупки машин такого типу був скорочений до 14 одиниць. У цей час на озброєнні Великобританії перебуває 24 вертольоти CH-47 HC.2, HC.2A і HC.3.

ПЛАНИ

Польща поповнить "підводний" парк

Вісім пропозицій були представлені для участі у тендері на постачання трьох підводних човнів до Військово-морського флоту Польщі. Серед них – французька DCNS і Thales, іспанська Navantia, німецька ThyssenKrupp Marine Systems, шведська Fursvarets Materielverk і Kockums, норвезька Kongsberg Defence & Aerospace та польська оборонна компанія Kenbit. Міноборони Польщі залишає за собою право запросити до участі у тендері й інші компанії, які не відповіли на заявку Польщі.

Як повідомляють польські ЗМІ, в рамках програми модернізації флоту Міноборони країни планує придбати два нових підводних човна до 2022 року та ще один – до 2030 року. ВМС Польщі має у своєму "підводному" парку п'ять підводних човнів різного класу чотири з яких будуть виведені з експлуатації до 2015 року. За оцінками експертів, закупівля підводних човнів оцінюється в суму не менше 7,5 млрд злотих (2,44 млрд дол. США).

Китай створить далекий бомбардувальник

У Шанхайському авіаційному проектно-дослідницькому інституті (SADRI) триває розробка першого китайського далекого бомбардувальника, у якому активно застосовуватимуться технології маломітності. Про це повідомляє Want China Times з посиланням на державне агентство China Aviation News. Розробка літака проводиться з 2008 року. За власною класифікацією він належатиме до першого покоління далеких бомбардувальників.

Поточний проект літака заснований на концепції, яку ще на початку 2000-х років відпрацьовували китайські підприємства Xian Aircraft Industrial Corporation і Shenyang Aircraft Corporation. Наразі головним розробником проекту є Aviation Industry Corporation of China, до складу якої і входить SADRI. Подробиці щодо проекту перспективного бомбардувальника не розкриваються.

За словами представника Університету національної оборони в Пекіні, Китай надає перевагу розробці бомбардувальників, аніж балістичних ракет. На це є дві основні причини. Перша полягає у тому, що такі машини можна використовувати багаторазово, у той час як ракету можна запустити тільки один раз. Друга перевага стосується можливості скасувати завдання, що виконує літак. Запущену ж ракету назад не повернеш.

У цей час Китай є однією із трьох країн світу, що розробляють бомбардувальники середньої або великої дальності польоту. Схожі проекти також провадяться в США і Росії. У цей час основним китайським стратегічним бомбардувальником є Н-6 (копія радянського реактивного Ту-16).

РОЗРОБКИ

ШЛЯХ ДО ВСЕСВІТУ

Космонавт “харківського походження”

Він – Герой Росії та Киргизстану, син планети Земля та людина, яка стала її 375-м посланцем в космічну далечінь. Той, якому двічі підкорювалися простори Всесвіту, випускник Харківського вищого військового авіаційного училища льотчиків, полковник, льотчик-космонавт Саліжан Шаріпов, розповів про свій шлях до підкорення космосу.

Учасників Міжнародного молодіжного воєнно-патріотичного збору “Союз спадкосмців Перемоги” в Одесі вітає головний суддя змагань, Герой Росії та Киргизстану, льотчик-космонавт полковник Саліжан Шаріпов.

– Саліжане Шакировичу, багато хто з хлопців радянської епохи мріяли про космічний політ. Ви теж були серед них?

– Я народився 24 серпня 1964 року в киргизькому місті Узген. І, звісно, як і всі хлопці Радянського Союзу, був в захваті від польоту в космос Юрія Гагаріна. А по-справжньому захворів на “зіркову хворобу”, навчаючись в п'ятому класі. Відтоді для себе вирішив, що зроблю все можливе, аби повторити той гагарінський маршрут. Після закінчення середньої школи влітку 1981-го я навіть поїхав вступати до Оренбурзького військово-авіаційного училища льотчиків, яке з відзнакою закінчив космонавт №1. Але, як виявилося, там не здійснювали підготовку льотчиків-винищувачів, які на той час були найбільш затребувані в космонавтиці. Часу на переоформлення документів для вступу в інший виш вже не залишалося. Так я, можна сказати, і повернувся додому ні з чим.

Наступного року я одразу вирушив до Харківського вищого військового авіаційного училища льотчиків, де готували винищувачів. Прибув туди і… не вступив. Не пройшов за конкурсом. Того ж 1982-го мене призвали до лав Радянської армії. Ще у райвійськкоматі попросився, аби місцем моєї служби була авіаційна частина, і мені пішли назустріч. Близько року проходив службу в технічному підрозділі авіаційного полку, що дислокувався в Приморському краї. Обіймав посаду механіка, обслуговував “МіГи” і наполегливо засвоював тактико-технічні характеристики та особливості експлуатації цих винищувачів.

– Винищувачів, на яких, напевно, в подальшому довелося налітати не одну сотню годин?

– В 1983 році з військ я все-таки вступив до Харківського вищого військового училища льотчиків, де пройшли чотири незабутніх роки курсантської юності. Програма підготовки там була дуже насиченою. 280 годин курсантом налітав: 170 – на “Л-39” та 110 – на “МіГ-21”. Виходило непогано. І мені навіть запропонували після випуску залишатися служити в рідній альма-матер на посаді льотчика-інструктора. Але я хотів на “передову”, у війська. А тому пропозиції в подальшому навчати майбутніх офіцерів-льотчиків я віддав перевагу початку офіцерської служби в 716-му навчальному авіаційному полку ВПС Середньоазіатського ВО. Особлива й специфічна була частина, в якій проходили підготовку іноземні спеціалісти. Тому і з алжирцями, і з ефіопами та представниками інших країн в парі на “елках” і “мігах” політати довелося. А загальний мій наліт на літаках становить близько двох тисяч годин.

– А космічний?

– Мрія подивитися на нашу планету з висоти безкрайніх просторів Всесвіту не полишала мене ніколи. Задля її реалізації необхідно було самому робити якісь кроки. Я і зробив, написавши в 1990 році на ім'я начальника Центру підготовки космонавтів Володимира Шаталова рапорт з проханням розглянути мою кандидатуру на зарахування до загону космонавтів. А за два місяці мене викликали в Москву для проходження відповідного відбору. Багато комісій довелося там подолати. І, звісно, особлива увага приділялася стану здоров'я. Тому, чи здатний організм безболісно функціонувати в складних умовах космічної невагомості. А остаточне рішення все ж таки ухвалював військовий відділ ЦК КПРС. На цьому етапі досконало перевірялися мої морально-ділові якості, ідейні політичні погляди, біографічні дані та належність до КПРС.

– Ви – син звичайних радянських трударів, того ж 1990-го подолали цей складний етап відбору. Але бути зарахованим до загону космонавтів не означає одразу піднятися в космос?..

– Саме так. Підготовка до польоту – це дуже довготривалий, важкий і відповідальний процес. Дехто готувався до нього 15-20 років. Хтось піднявся в космос, декому через різноманітні обставини не судилося. Хочу вам сказати, що починаючи з 12 квітня 1961 року, з першого Гагарінського старту, лише близько 550 людей повторило його маршрут. Мені пощастило: я – один з них, 375-й за рахунком у світі, перший з Киргизстану та 88-й – зі 120-ти радянських і російських космонавтів. З моменту зарахування до загону космонавтів цієї миті я чекав 8 років. І в січні 1998 року моя мрія здійснилася.

– Нам, людям, які не пізнали космічної невагомості, важко уявити, що відчуває в таку хвилину космонавт або астронавт. Ці почуття важко передати?

– Гама емоцій переповнює людину, яка здійснила крок у космічний простір. І їх, дійсно, важко передати. Ти піднімаєся на кораблі зі швидкістю 9 км/с, за добу здійснюєш 16 витків навколо Землі і, дивлячись на нашу блакитну планету з космосу, переходиш на іншу ступінь сприйняття та по-особливому розумієш, якою, у порівнянні з безмежним Всесвітом, маленькою й тендітною є наша Земля. І в таку мить так хочеться, щоб люди жили на ній в мирі, оберігали, а не знищували її веденням кривавих воєн. Можливо, якби кожний мав змогу хоч на хвилину піднятися в космос, то в подальшому ми всі разом по-іншому відчули ту неповторну теплоту земного тяжіння. А особисто я в перші секунди перебування в космічному просторі переконався, що навіть якби довелося готуватися до польоту 30-40 років, я б обов'язково пройшов цей шлях. Заради цього варто жити!

– А як космонавти усвідомлюють після старту, що все – вони в космосі?

– Оскільки в кораблі сильна вібрація, космонавти притягнуті до крісла, і зрозуміти в такому стані, що наступила невагомість, важко. У нас є така традиція, ми беремо з собою м'яку іграшку і підвішуємо її на нитці за люк. На старті нитка натягнута, а коли бачимо, що іграшка поплила, то усвідомлюємо, що ми в космосі. А іграшку ми називаємо індикатором невагомості.

– Які ще є традиції в космонавтів?

– Напевно, хтось чув про те, що перед стартом ми дивимося чудову художню кінострічку “Біле сонце пустелі”. Вона і настрій підвищує, і є своєрідним посібником для здійснення кінозйомок. А ще перед стартом в космос обов'язково ставимо свій автограф на номері готелю, де жили на Байконурі. Такі от у нас традиції.

– До речі, для вас, російського космонавта, першою стартовою площадкою став не Байконур, а Космічний центр імені Кеннеді. Чому?

– В “Роскосмосі” так вирішили. Це був один зі спільних американсько-російських польотів в рамках програми “Спейс шатл”. Разом із шістьма астронавтами NASA як спеціаліст польоту я піднявся в космос на транспортному кораблі багаторазового використання. Ми здійснили стиковку з російською орбітальною станцією “Мир”, куди доставили необхідний вантаж, виконали низку наукових експериментів і, провівши ротацію астронавтів, за 9 діб благополучно повернулися на Землю.

А вже за шість з половиною років, в жовтні 2004-го, я взяв курс в космос вже з Байконура як командир корабля “Союз ТМА-5”. А екіпаж наш знов був інтернаціональний, до його складу, окрім мене, входили російський і американський бортінженери Юрій Шаргін і Лерой Чіао. Провівши на Міжнародній космічній станції низку наукових досліджень і експериментів, за 10 днів Юрій Шаргін разом з членами екіпажу “Союз ТМА-4” повернувся додому, ну а ми з Лерой Чіао замінили їх, впродовж півроку продовжуючи освоювати космічний простір та здійснивши за цей час два виходи у відкритий космос.

– Якщо висловитися мовою обивателя, то як вам дихалося чистим киснем? А якщо з наукової точки зору, то які завдання вам довелося виконувати у відкритому космосі?

– Під час свого другого космічного польоту я провів у відкритому космосі близько 10 годин. Чистий кисень є чистий кисень, і коли повертаєшся на МКС, то чомусь відчуваєш запах пластику. А ще, дивлячись на станцію з боку, відчуваєш її дихання. Ніби то перед тобою живий організм, у якого є серце, мозок. У відкритому космосі ми виконували технічні монтажні роботи. Встановили на зовнішній поверхні модуля “Зірка” антени, необхідні для комунікацій з європейським вантажним кораблем, що незабаром планували відправити до МКС. Окрім того, з метою перевірки роботи в космічних умовах аварійного радіобуя системи “Коспас-Сарсат” я запустив на орбіту наносупутник.

– Це наводить на думку, що космонавту необхідно мати не лише міцний запас здоров'я, а й в науково-технічних аспектах бути всебічно обізнаним…

– Безперечно. І нас цього вчать в процесі всього періоду підготовки до космічного польоту. Бути просто фізично здоровою людиною та першокласним льотчиком – замало. Ти обов'язково повинен мати певний багаж знань з різних галузей науки. Адже на орбіті кожний екіпаж виконує окрему наукову програму. Приміром, перебуваючи впродовж півроку на МКС, ми провели ряд біологічних, технічних, геофізичних, біотехнологічних та медико-біологічних експериментів і наукових досліджень. Перераховувати їхні назви не буду, а лише додам, що всі вони необхідні для людини. Адже в умовах невагомості можна отримати високочисті біологічні речовини, кристали білків, ліки проти різних хвороб. Тому і до старту, і в ході польоту ми постійно знаходимося в тісному контакті з вченими й науковцями, яких маємо розуміти з півслова.

Плюс до цього – всі космонавти й астронавти мають бути дуже добре технічно підготовленими та здатними в найкоротші терміни виправити технічну неполадку, яка може не лише призвести до загибелі членів екіпажу, а й негативно відобразитися на подальшому розвитку космічної галузі.

– А у вашій практиці подібні позаштатні ситуації були?

– Були. Наприклад, під час другого польоту, коли йшов на стиковку з МКС, на кораблі відмовили двигуни на гальмування. Мені пощастило, що вперше на “Союз”, який я пілотував, був поставлений другий комплект двигунів. Це дозволило мені перейти з автоматичного на режим ручного управління і зупинити космічний корабель приблизно за 30 метрів від МКС та не зіткнутися з міжнародною космічною станцією, вартість якої оцінюється в понад 150 (!) мільярдів доларів США. Траплялося й таке, що впродовж півтора місяця мій раціон харчування складала одна банка консервів – 70 грамів омлету з куркою. Потім десь два роки на цю їжу дивитися не міг.

– Ви літали в космос і на “Шатлі”, і на “Союзі”. Чим вони відрізняються?

– “Шатл” є космічним транспортним кораблем багаторазового використання з розміщенням до семи членів екіпажу, який має змогу доставляти на орбіту великі вантажі та повертати їх на Землю. “Союз” же здатний прийняти лише трьох космонавтів. З іншого боку, тривалість польоту на “Шатлі” не перевищує 16 діб, в той час як “Союз” має змогу літати понад півроку. Окрім того, кожний старт американського космічного корабля коштує мінімум півмільярда доларів, а “Союза” – близько 50 мільйонів. В плані безпеки на “Шатлі” здійснюєш приземлення як на літаку, а на “Союзі” – на спусковому апараті, де під час посадки включається система аварійного рятування. До речі, відмовившись від “Шатлів”, ось вже кілька років американські астронавти піднімаються в космос з Байконура саме на російських ракетах, а їхні конструктори й вчені в той час працюють над створенням нових космічних кораблів.

– Саліжане Шакировичу, ви є людиною інтернаціональною: узбек за національністю, народилися в Киргизстані, є громадянином Росії. А ще у вашому житті була Україна. До речі, ви один з випуску Харківського вищого військового авіаційного училища льотчиків зразка 1987 року, хто став космонавтом?

– Якщо зразка 1987-го, то один. Але, приміром, за чотири роки до мене цей же виш закінчили космонавти Юрій Гідзенко, Володимир Дежуров та Юрій Маленченко. А щодо України, то вона не була, а є в моєму житті. А Харків – моє друге рідне місто. Його та своє училище я намагаюсь відвідувати принаймні кожні два роки. Стільки друзів, викладачів, однокурсників там залишилося. Ну а Україні, яка, як і я, святкує свій день народження 24 серпня, хочу побажати, щоб вона процвітала, а її армія міцнішала. А ще бажаю всім мира та дружби між народами. Адже ми всі – діти однієї чудової планети Земля!

Бесіду вів В'ячеслав Діордієв.
м.Одеса.
Фото Олександра Шепелєва
та з власного архіву космонавта.

Традиції, загартовані боями

23 січня воїни-ракетники 160-ї Варшавсько-Одеської ордена Суворова III ступеня зенітної ракетної бригади Повітряних Сил Збройних Сил України традиційно відзначають річницю з дня формування. В цей день особовий склад віддає данину пам'яті й вдячності своїм попередникам: героям-авіаторам 165-го винищувального авіаційного Варшавського ордена Суворова полку та бойовим зенітникам 679-го зенітного артилерійського полку. На базі цих частин 2 березня 1961 року, власне, й було створено 160-у зенітну ракетну Варшавську ордена Суворова бригаду ППО.

Безпосередня історія зенітної ракетної бригади починається зі створення 160-ї зенітної ракетної бригади ППО, яка була сформована в Одесі й організаційно увійшла до складу 21-ї дивізії 8-ї окремої армії ППО Радянського Союзу. Складалася вона з управління, чотирьох вогневих дивізіонів та одного технічного дивізіону системи С-75, шести вогневих та одного технічного дивізіону системи С-125, підрозділів забезпечення. Першим командиром бригади став полковник Сергій Сорокін.

В директиві про створення частини було визначено: "Бойовим прапором зенітної ракетної бригади вважати прапор 165-го винищувального авіаційного Варшавського ордена Суворова III ступеня полку", який було розформовано у зв'язку з реорганізацією структури військової авіації СРСР.

"Крилате" братство

Історія авіаційного полку починається з далекого 1940 року, коли в жовтні почав формуватися 165-й винищувальний авіаційний полк з дислокацією на аеродромі м.Умань Київської області. Полк увійшов до складу 44-ї винищувальної авіаційної дивізії, першим його командиром призначили майора Георгія Маслова.

До 1 січня 1941 року полк в основному був сформований. Його озброєння складали літаки типу І-15 біс, І-16, І-153 та навчально-тренувальні винищувачі. А невдовзі розпочалась війна…

У перші дні німецька авіація знищила значну кількість літаків полку. Тому 29 червня 1941 року одну ескадрилью було переформовано в окрему ескадрилью та з аеродрому Христинівка передисловано на аеродром Шельпоховка, а полк у складі 3-х ескадрилей був відправлений на переформування та перенавчання на літаки ЛаГГ-3.

4 серпня 1941 року полк відбув на фронт і вже 9 серпня зосередився на аеродромі с.Жиліно, увійшовши у безпосереднє підпорядкування командувача Військово-повітряних сил 43-ї Повітряної армії.

З травня по липень 1942 року 165-й винищувальний авіаполк здобував бойовий досвід у складі 205-ї винищувальної Кіровоградської авіадивізії під командуванням майбутнього двічі Героя Радянського Союзу та маршала авіації, а на той час підполковника, Євгена Савицького, батька двічі Героя Радянського Союзу Світлани Савицької, яка здійснила два польоти в космос, а в одному з них стала першою у світі жінкою, яка вийшла у відкритий космос.

У ході Великої Вітчизняної війни 165-й вап брав участь в оборонній операції на Західному фронті в напрямку Єльня-Рославль і Єльненській операції; оборонній і наступальній операції Західного напрямку Південно-Західного фронту (в подальшому – Брянського фронту) на Орловсько-Курському напрямку; наступальній операції Брянського фронту в напрямку Курськ-Фатеж; в Орловсько-Курській операції і подальшому наступі Центрального фронту в напрямку Севськ-Глухів, Ворожба, Конотоп, Бахмач, Ніжин, Чернігів, Речиця, Гомель, Жлобін.

З 14 січня по 16 квітня 1945 року полк здійснював прикриття військ з повітря у наступальній операції 1-го Білоруського фронту щодо розширення плацдармів на західному березі річки Вісла та під час Варшавської операції. За зразкове виконання завдань командування в боях з німецькими загарбниками під час оволодіння містом Варшава полку присвоєно почесне найменування "165-й винищувальний авіаційний Варшавський полк".

З 16 квітня по 2 травня 1945-го полк у складі 286-ї винищувальної Ніжинської Червонопрапорної ордена Суворова авіадивізії, якою командував гвардії полковник Василь Сталін, брав участь у Берлінській операції. За зразкове виконання завдань під час боїв за взяття столиці Німеччини та виявлену при цьому доблесть і героїзм частину було нагороджено орденом Суворова III-го ступеня.

У роки Великої Вітчизняної війни особовим складом полку виконано 7646 бойових вильотів, проведено 359 повітряних боїв, під час яких було збито 169 ворожих літаків, знищено 1346 одиниць техніки, велику кількість живої сили противника тощо. Більше 300 солдатів та офіцерів полку нагороджені орденами і медалями. За цей час полк виховав чотирьох Героїв Радянського Союзу. Цього найвищого звання були удостоєні Сергій Горелов, Олександр Перепелиця, Микола Трегубов та Спартак Маковський.

У мирні часи льотчику-випробувачу, колишньому командиру авіаескадрильї 165-го винищувального авіаційного полку (Центральний фронт) полковнику Василю Іванову за мужність і героїзм, проявлені під час випробувань нової авіаційної техніки, у 1957 році присвоєно звання Героя Радянського Союзу. Наказом Міністра оборони СРСР № 00135 від 23 серпня 1949 року було визначено: "Датою річного свята полку вважати 23 січня, в честь присвоєння 165-му винищувальному авіаційному полку почесного найменування "Варшавський".

Від артилерії до ракет

Свій бойовий внесок у героїчне минуле Варшавсько-Одеської ордена Суворова зенітної ракетної бригади Повітряних Сил ЗС України внесли і воїни-зенітники 679-го зенітного артилерійського полку, сформованого 1 вересня 1942 року в м. Астрахань у складі 5-ти дивізіонів. Першим командиром був підполковник Пилип Старченко. Формування полку закінчилось 15 вересня 1942-го. Він увійшов до складу Астраханського дивізіонного району ППО. Під час виконання бойових завдань з вересня 1942 по квітень 1944 року розрахунками полку збито 3 літаки противника, відбито більш ніж два десятки повітряних нальотів авіації противника на промислові об'єкти Астрахані.

14 листопада 1942-го під час відбиття нальоту 5-х літаків Юнкерс-88 особовий склад 4-ї батареї під командуванням лейтенанта Ванюхіна збив перший літак противника. 16 лютого 1943 року 1 літак Хейнкель-111, який проводив розвідку розташування нафтобази та залізничної станції Бузан, був збитий 13-ю батареєю під командуванням лейтенанта Русова. Основний наліт на об'єкти пункту ППО Астрахані авіація противника здійснила в ніч з 6 на 7 липня 1943 року літаками Юнкерс-88 та Хейнкель-111 чисельністю до 40 одиниць. Вогнем із усіх вогневих засобів полку вдалось відбити даний наліт, збивши при цьому 1 літак Юнкерс-88.

У травні 1944 року 679-й зенітний артилерійський полк у повному складі було передисловано до Одеси, де воїни-зенітники отримали нове завдання – обороняти з повітря пункт ППО та саму Одесу з її військово-промисловими об'єктами. У цей період авіація противника в основному здійснювала розвідувальні польоти з метою виявлення засобів зенітної артилерії пункту та бойових порядків переднього краю 3-го Українського фронту.

Основний бомбардувальний удар на об'єкти одеського пункту ППО було організовано в ніч з 5 на 6 серпня 1944 року. Чисельність літаків типу Хейнкель-111 та Юнкерс-88 сягала 60 одиниць. Полк усіма засобами вів супроводжувальний й загороджувальний вогонь. Руйнувань та пошкоджень об'єктів не було. У результаті цієї повітряної атаки було збито 3 літаки противника.

Таким чином, з 1942 по 1945 роки особовим складом було збито 6 літаків та відбито понад 260 групових та одиночних нальотів противника. За мужність і відвагу в роки війни особовий склад полку було нагороджено орденами Червоної Зірки, Вітчизняної війни різних ступенів, медалями "За Бойові Заслуги", "За оборону Кавказу", "За Перемогу над Німеччиною".

Поряд з виконанням завдань щодо охорони повітряного простору України, військовослужбовці бригади неодноразово допомагали підрозділам МНС та місцевим комунальним службам у ліквідації наслідків стихійних лих, що не раз хазяйнували на півдні України.

В єдиному строю

Після об'єднання двох полків у 1961 році та утворення зенітної ракетної бригади ППО, частина заступила на бойове чергування. 20 квітня 1969 року в частину надійшли нові ЗРК великої дальності – С-200 та було сформовано три зенітні ракетні дивізіони, оснащені цією потужною зброєю. Наприкінці 80-х років воїни-ракетники отримали новий комплекс С-300.

Особовий склад з'єднання у період з 1961 по 1990 рік 21 раз брав участь у бойових стрільбах на державних полігонах Радянського Союзу, отримавши при цьому 4 добрих та 17 відмінних оцінок. Офіцери-ракетники зенітної ракетної бригади ППО набували бойового досвіду у бойових діях під час локальних конфліктів на території Анголи, Єгипту, Іраку, В'єтнаму, Афганістану.

За роки незалежності України підрозділи бригади тричі брали участь у бойових стрільбах на Державному полігоні України, де довели свою високу бойову майстерність.

Визначною подією в житті частини стало 6 лютого 1999 року, коли було видано Указ Президента України, згідно з яким за бойові заслуги особового складу в період Великої Вітчизняної війни, його високий професіоналізм у забезпеченні протиповітряної оборони міста-героя Одеси у мирний час та з метою виховання військової молоді на бойових традиціях старшого покоління, бригаді було присвоєне почесне найменування "Одеська".

Не осоромити пам'ять дідів

У складі Повітряних Сил іспитом на зрілість особового складу бригади стала участь у командно-штабних навчаннях "Чисте небо-2006", яке проводилось під керівництвом начальника Генерального штабу – Головнокомандувача ЗС України. За навчанням спостерігав Президент України. Високі показники у бойовій підготовці особового складу з'єднання були відзначені на найвищому рівні.

Слід також додати, що за показниками у бойовій підготовці з'єднання тричі визначалося кращим серед частин ЗРВ Повітряних Сил ЗС України: у 2006, 2008 та 2009 роках.

Протягом останніх років воїни-ракетники продовжують підтверджувати свою бойову майстерність в ході виконання завдань з охорони державного кордону у повітряному просторі України.

Сьогодні основним завданням бригади залишається підтримання бойової готовності на рівні забезпечення виконання завдань за призначенням за будь-яких обставин. Хід бойового чергування, виконання завдань бойової підготовки та повсякденної діяльності військ свідчить, що більшість військовослужбовців з'єднання самовіддано і відповідально служать Батьківщині, з честю виконують свій конституційний обов'язок, залишаються вірними Військовій присязі. Саме завдяки патріотизму, високій свідомості і професіоналізму, любові до України і до своєї справи, високим стандартам честі, відданості українському народові, вірності, а часом навіть самопожертві особового складу, зенітна ракетна бригада залишається однією з найбільш боєздатних у Повітряних Силах.

Особовий склад Варшавсько-Одеської ордена Суворова III ступеня зенітної ракетної бригади Повітряних Сил Збройних Сил України сьогодні продовжує героїчні традиції старших поколінь, демонструючи належний рівень навченості, відповідальності, працелюбства, витримки, досягає нових вершин майстерності, успішно вирішуючи усі поставлені навчальні і бойові завдання.

Військовослужбовці-зенітники впевнено крокують вперед, а пам'ять про тих, хто здобував бойову славу з'єднання, живе у серцях ракетників та надихає їх на нові досягнення. Бойова історія поколінь військовослужбовців, які проходили службу у минулі роки, спрямовують воїнів на самовіддану працю, продовження славетних традицій частини, досягнення успіхів у справі захисту Вітчизни.

Михайло Котелевський.
Фото автора та Володимира Бівата.

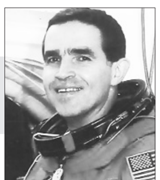
ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

25 січня – 2 лютого

25 січня 1964 р. *народився командир авіаційної комендатури (м. Джанкой) М.М.Гавриш.*

27 січня 2006 р. *у Полтаві знищено останній в Україні важкий бомбардувальник Ту-22М3.*

28 січня 1922 р. *народився командувач 43-ї РА м.Вінниця (1974-1975) Ю.П.Забєгайлов.*



28 січня 1951 р. *народився військовий льотчик, перший космонавт незалежної України Л.К.Каденюк.*

28 січня 1959 р. *народився перший начальник ЦОТД (2004-2009) В.І.Гаврилюк.*

29 січня 1919 р. *народився конструктор стратегічних твердопаливних ракет та ВКС "Буран" І.Н.Садовський.*

29 січня 1950 р. *народився голова правління ВАТ "Хартрон" М.І.Вахно.*

29 січня 1952 р. *народився начальник управління регулювання діяльності державної авіації, доктор військових наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, командувач Повітряних Сил Збройних Сил України (2007-2010) І.С.Руснак.*

29 січня 1971 р. *народився командир Кам'янка-Бузького зенітно-ракетного полку О.Л.Гуменюк.*

30 січня 1872 р. *народився творець ранцевого парашута Г.Є.Котельников.*

30 січня 1934 р. *відбувся рекордний політ на стратостаті "Осоавіахім-1" (екіпаж: П.Ф.Федосеєнко, І.Д.Усикін та О.Б.Васенко). Досягнуто висоти 22 000 метрів. При зниженні стратостат зазнав катастрофи.*

30 січня 1949 р. *народився начальник Генерального штабу ЗС України (1996-1998), директор Департаменту воєнної політики та стратегічного планування МО України О.І.Затинайко.*

30 січня 1955 р. *народився начальник Адміністративного управління Генерального штабу ЗС України Л.Л.Вержбицький.*

30 січня 1970 р. *народився командир Гвардійського Севастопольсько-Феодосійського зенітного ракетного полку В.О.Павлюченко.*

31 січня 1910 р. *народилась перша жінка, яка була удостоєна звання Героя Радянського Союзу, льотчик-випробувач В.С.Гризодубова.*

31 січня 1969 р. *льотчик-випробувач В.А.Кречетов здійснив перший політ на дослідному винищувачі-перехоплювачі Су-15Т.*

1 лютого 1475 р. *геніальний винахідник Леонардо да Вінчі розробив проект гелікоптера.*

1 лютого 1928 р. *відкрилася перша в Україні міжнародна авіалінія Харків – Баку – Пехлеві (Іран).*

1 лютого 1956 р. *народився генеральний конструктор, керівник ДП "Івченко-Прогрес" І.Ф.Кравченко.*

2 лютого 1904 р. *народився льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу В.П.Чкалов.*

2 лютого 1921 р. *народився льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу В.М-.Махалін. Учасник бойових дій у Кореї. Провів випробування винищувачів Т-3, С-2 (Су-7). Першим у СРСР на літаку С-1 досяг швидкості, яка перевищила 2000 км/год (2070 км/год).*

2 лютого 1937 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу М.С.Дексбах.*

2 лютого 1964 р. *народився бортрадист-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова О.І.Кострикін.*

ЧеЗаРа

2 лютого 1967 р. *організовано дирекцію ДП "Чернігівський радіоприладний завод", на базі якого створено ВАТ "ЧеЗаРа".*

2 лютого 1974 р. *відбувся перший політ американського винищувача Дженерал Дайнемікс YF-16.*

ДО 70-РІЧЧЯ ВИЗВОЛЕННЯ УКРАЇНИ

Роль авиации в операциях по освобождению Украины

Над Правобережной Украиной

Продовження. Початок у № 43 (2013) – 1-2 (2014).

Освобождение Правобережной Украины было одной из главных задач Красной армии в зимней кампании 1944 года, имевшей большое военно-политическое и экономическое значение. Боевые действия за её освобождение начались еще осенью 1943 года. В то время войска четырёх фронтов при содействии фронтовой и дальней авиации нанесли несколько сокрушительных ударов по немецким войскам, освободили Левобережную Украину, форсировали мощную водную преграду Днепр, захватили важные стратегические плацдармы, вернули нашей Родине сотни населенных пунктов, городов, в том числе и столицу Украины Киев.

Немецкое командование не ожидало мощного наступления советских войск зимой и весной 1944 года на Украине. Продолжая подготовку оборонительных рубежей, сосредоточение войск и авиации, оно рассчитывало вернуть потерянные плацдармы на правом берегу Днепра и установить связь со своей группировкой в Крыму.

В конце 1943 года советским Верховным Главнокомандованием планировалась стратегическая наступательная операция на южном крыле советско-германского фронта. Основная цель её состояла в том, чтобы взломать вражескую оборону, уничтожить войска противника по частям и освободить Правобережную Украину. Для её проведения привлекались войска 1-, 2-, 3– и 4-го Украинских фронтов и соответственно авиация 2-, 5-, 17– и 8-й воздушных армий, имевших 2360 боевых самолётов.

Советским войскам противостояли три немецкие группы армий и 4-й воздушный флот, имевший более 1460 самолётов, что составляло 54% от общей численности авиации, базирующейся на советско-германском фронте.

К началу наступления советские войска имели превосходство в людях, орудиях, минометах в 1,7 раза, в самолётах в 1,6 раза и несколько уступали противнику в численности танков и самоходно-артиллерийских установок. Им предстояли упорные бои в степях Украины с участием свыше 4 млн человек, 4400 танков и самоходно-артиллерийских установок, 44 800 орудий и минометов и свыше 3800 самолётов.

Операция по освобождению Правобережной Украины началась утром 24 декабря 1943 г. После артиллерийской и авиационной подготовки войска 1-го Украинского фронта перешли в наступление и за первые три дня при активном содействии авиации разгромили противостоящие силы врага и овладели узлом сопротивления Радомышлем. К 30 декабря прорыв был расширен до 300 км по фронту и до 100 км в глубину.

Авиационные соединения 2-й воздушной армии (командующий генерал С.Красовский, заместитель по политчасти генерал С.Ромазанов, начальник штаба полковник К.Тельнов) систематическими ударами по узлам сопротивления и отходящим войскам содействовали дальнейшему успешному наступлению 1-, 18– и 38-й армий на житомирско-бердичевском направлении. Одновременно с этим авиация атаковала железнодорожные объекты и аэродромы противника. Наиболее успешным был удар, нанесённый 7 января по железнодорожному узлу Шепетовка группой самолетов Ил-2 525-го штурмового авиационного полка под командованием офицера И.Долгова, лётчиков Л.Брескаленко, А.Косолапова, Г.Пастухова, Н.Родина, И.Ухабова и Н.Шаронова. Несмотря на сильное противодействие зенитной артиллерии, советские лётчики прорвались к железнодорожному узлу, пути которого были забиты воинскими эшелонами, и по команде ведущего сбросили бомбы. В результате удачных действий семёрки отважных штурмовиков 12 вражеских эшелонов с живой силой, танками, горючим и боеприпасами были уничтожены, а железнодорожный узел Шепетовка на длительное время выведен из строя. За успешные боевые действия авиаторы были удостоены правительственных наград. Во время одного из последующих внезапных ударов штурмовиков этого же полка по аэродрому Винница было уничтожено 12 вражеских самолётов и взорван склад горючего.

Войска правого крыла 1-го Украинского фронта при поддержке авиации к концу января продвинулись до 200 км.

Успешное наступление наших войск в направлении Винницы и прорыв их в район Христиновка, Умань ставил вражескую группировку под угрозу окружения в районе Корсунь-Шевченковского. В этих условиях противник вынужден был принять ряд мер. В начале января велась интенсивная переброска немецких войск и авиации в полосу наступления 1-го Украинского фронта. Сосредоточив крупные силы авиации и создав почти двойное превосходство в самолётах, враг начал интенсивные действия. 10 января он нанес контрудар в районе Винницы, а затем северо-западнее Умани.

Далі буде.

НЕЗВИЧАЙНІ ЛІТАКИ

Летающий танк Смалько

МАС-1 (ЛТ-1) – это советский проект колёсно-гусеничного малого по массе летающего танка межвоенного периода. Разрабатывался в инициативном порядке инженером Михаилом Смалько в 1937 году. Он отличался большой оригинальностью конструкции, в частности – обтекаемой формой корпуса и наличием складных приспособлений для преодоления преград по воздуху, монтировавшихся прямо на корпусе машины. В связи с высокой технической сложностью и сомнительными расчётными техническими характеристиками, проект не вышел из стадии макетирования.

В мае 1937 года группой конструкторов по первоначальному проекту инженера Михаила Смалько был разработан проект летающего танка на базе БТ-7 со складными выдвижными крыльями, хвостовым оперением и воздушным винтом, получивший обозначение МАС-1 (Малый Авиационный Смалько, первый), или ЛТ-1 (Летающий Танк, первый). Машину предполагалось использовать для проведения наземной и воздушной разведки, участия в авиадесантных операциях, обеспечения глубоких рейдов конницы и преодоления по воздуху крупных естественных и искусственных препятствий во время наземных операций. В том же году был изготовлен деревянный макет машины, однако вскоре проект был признан бесперспективным, и работы над ним прекратили.

Экипаж МАС-1 должен был состоять из двух человек – механика-водителя и командира танка, выполнявшего также функции стрелка и радиста. Члены экипажа размещались в корпусе танка друг за другом, при этом сиденье командира жёстко связывалось с башней.

Танк планировалось оснастить двумя спаренными 12,7-мм крупнокалиберными пулемётами ДК в башне и 7,62-мм авиационным пулемётом ШКАС в корпусе, приспособленным для стрельбы через канал вала винта. Для осуществления прицеливания были предназначены телескопические оптические прицелы. Боекомплект составляли 2000 патронов к пулемётам ДК и 3000 патронов к пулемёту ШКАС.

Приспособления для полёта, перевозившиеся на танке в сложенном виде и призванные повысить универсальность и мобильность машины, в то же время в разы усложняли её конструкцию даже в сравнении с другими проектами аналогичных машин. Чрезмерная сложность конструкции неминуемо привела бы к значительному повышению стоимости и трудоёмкости производства танка и резко отрицательно сказалась бы на надёжности и ремонтопригодности машины.

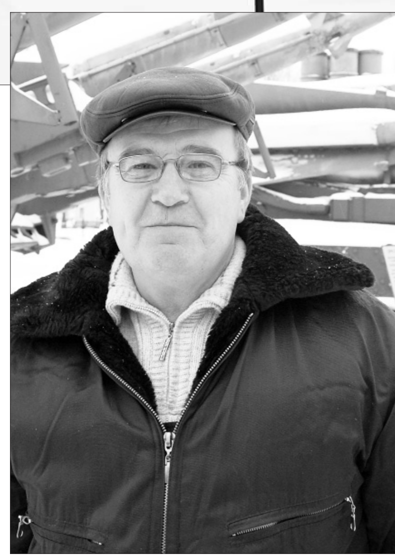
Кроме того, МАС-1 имел специфические недостатки, общие, впрочем, для всех представителей концепции "летающего танка". Таковыми являлись недостаточная аэродинамичность конструкции, узость применения, низкая эффективность в наземном бою и так далее. Всё это привело к тому, что машина, среди подобных проектов отличавшаяся наибольшей оригинальностью и наиболее полно объединившая в себе черты самолёта и танка, оказалась в то же время наименее реализуемой и наименее целесообразной для принятия на вооружение, что и предопределило её судьбу – остаться "конструкторским курьёзом".

Сторінку підготував Олексій Тригуб. "Крила України".

СПРАВИ МУЗЕЙНІ

З новим статусом та величезними перспективами

З 1 січня 2014 року наказом Міністества оборони України Військово-історичний музей Повітряних Сил Збройних Сил України реорганізовано у філію Національного військово-історичного музею України – Мізей Повітряних Сил. Новий статус відкриває перед розташованим у Вінниці військово-історичним закладом нові перспективи й нові можливості. Наш кореспондент зустрівся з директором філії Національного військово-історичного музею України – музею Повітряних Сил полковником запасу Володимиром Дерновим та попросив розповісти про те, що зміниться в роботі підпорядкованої йому установи.



– Перш за все, Володимире Миколайовичу, хоча б коротко, підведіть підсумки вашої самостійної роботи.

– Першим експонатом нашого музею прийнято вважати навчально-тренувальний літак Як-11, встановлений в травні 2000 року на честь 55-ї річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні. Рішення зібрати на території штабу командування ВПС, а згодом – ПС ЗС України колекцію бойової техніки, що в різні часи була на озброєнні частин та підрозділів, дислокованих на території України, реалізовувалося досить довго, проте на сьогодні ми маємо значну колекцію бойової і навчальної авіаційної техніки та техніки військ протиповітряної оборони. Зокрема, в нашій експозиції є літаки МіГ-15, -17, -21, -23, -25, -27 та -29, Су-15, -17, -24, -25, -27, Як-28, -38, навчально-тренувальний літак Л-39, вертольоти Мі-2, -8, -24 та Ка-25. Також є безпілотні комплекси, які використовувались у свій час для ведення тактичної та оперативно-тактичної розвідки. В колекції засобів ППО представлені зенітно-артилерійська система С-60, зенітно-ракетні комплекси та системи С-75, -125, -200, -300ПС та С-300В1, "Бук-1М", Куб, Оса-АК, радіолокаційні станції. Вся наявна у нас техніка знаходиться у відмінному стані. Особливістю розташованої в нашій експозиції авіаційної техніки є те, що всі бойові авіакомплекси представлені зі штатним озброєнням – макетами бомб, керованих та некерованих ракет. Такого більше немає ніде в Україні, й це особливо цікавить відвідувачів.

Проте на початку 2000-х це була лише експозиція техніки. З роками, вже коли існував наш Музей, в одному з приміщень клубу бази забезпечення Командування ПС ЗС України було організовано виставковий зал, де екскурсанти можуть побачити макети зброї, приладів, елементи спорядження. Стенди розповідають про історію становлення ПС ЗС України, окремих його родів військ, військових частин, біографії найвідоміших наших воєначальників, видатних людей.

З часом наш музей став багатопрофільним. Серед експонатів – один з чотирьох виставкових екземплярів знаменитого ракетного комплексу середнього радіусу дії РСД-10, Піонер. Всі вони у 80-х роках були зняті з бойового чергування та ліквідовані відповідно до радянсько-американських домовленостей з обмеження ракетних озброєнь.

Музей постійно поповнюється експонатами, розширяється, створює нові експозиції. Зараз йде робота над новим виставковим залом.

– Яку перспективу змалював Вам директор Національного військово-історичного музею України?

– Владислав Володимирович Таранець, начальник Національного військово-історичного музею України, говорячи про перспективи нашого музею в ролі його філії, зокрема відмітив, що Музей ПС ЗС України буде й надалі розвиватися. В найближчих планах – поповнення експозиції літаками. Зокрема, як тільки погода дозволить, ми плануємо доставити у Вінницю літак Бе-12. Є й інші літаки, котрі займуть своє місце на нашій відкритій площадці.

Серед планів, які ми вже почали втілювати в життя, – встановлення на території музею пам'ятників всім вінничанам – Героям Радянського Союзу. Кілька років тому на території музею був встановлений бюст льотчика Віктора Хасіна. До річниці визволення Вінниці ми плануємо відкрити бюсти Героїв Радянського Союзу льотчиків Віталія Топольського, Володимира Шарапи, Петра Матієнка та артилериста Федора Дахновського. Вони вже замовлені в майстерні, фундаменти підготовлені, і, якщо дозволять погодні умови, в березні відбудеться їх урочисте відкриття. Запасна дата – День Перемоги.

Наш музей, хоча й називається музеєм ПС ЗС України, має серед експонатів і ракетну, і космічну техніку. Владислав Володимирович пообіцяв, що невдовзі ми будемо показувати вінничанам та гостям міста ще й бойову техніку Сухопутних військ, зокрема бойові броньовані машини. У планах – ще досить багато нових ідей та задумок. Ми відкриємо нові виставкові зали. Вищий статус – це й ширші можливості, і ними ми, безперечно, скористаємося.

– Весь час існування ваш музей був безкоштовним для відвідувачів. Чи будуть зміни в цьому плані?

– Так. Відвідування виставок Національного військово-історичного музею України та всіх його філій є платним. З часом це дозволить нам використовувати зароблені кошти на реконструкцію експонатів, створення нових стендів, оновлення матеріально-технічної бази. В планах – також створення каталогу музею, іншої поліграфічної продукції. Але про це говорити поки що рано.

Віктор Гедз. "Крила України".
Фото автора.

Атомный синдром

Продовження. Початок в №1-2.

В своих мемуарах Черчилль по поводу этого пишет: "Таким образом, я убедился, что в тот момент Сталин не был особо осведомлен о том огромном процессе научных исследований, которыми в течение столь длительного времени были заняты США и Англия и на которые Соединенные Штаты, идя на героический риск, израсходовали более 400 миллионов фунтов стерлингов".

Однако У. Черчилль очень сильно заблуждался. Сталин не только понимал, о чем идет разговор, у него была самая полная и достоверная информация об американских исследованиях, которую добыли советские разведчики.

С появлением атомного оружия началась подлинная революция в военном деле, менялись военные доктрины, разлетались вдребезги подписанные несколько дней назад декларации о мирном сотрудничестве. Все это превращалось в никому не нужную словесную шелуху.

Уже 24 июля 1945 года, когда еще звучали речи о послевоенном устройстве жизни в Европе, из Потсдама в США была направлена директива президента: "После 3 августа, как только погодные условия позволят совершить визуальную бомбардировку, 509-му сводному авиаполку 20-й Воздушной армии надлежит сбросить первую спецбомбу на одну из следующих целей: Хиросима, Кокура, Нигата, Нагасаки".

Неограниченные возможности сверхоружия опьяняли его обладателей. Уже через три месяца после принятых в Потсдаме союзнических обязательств и устных клятв в дружбе и совместных усилиях в поддержании мира на земле, в Вашингтоне был разработан план (директива № 432/Д) с применением 196 атомных бомб по 20 советским городам. В списке были: Москва, Ленинград, Горький, Куйбышев, Свердловск, Новосибирск, Омск, Саратов, Казань, Баку, Ташкент, Челябинск, Нижний Тагил, Магнитогорск, Пермь, Тбилиси, Новокузнецк, Грозный, Иркутск, Ярославль!

В последующем атомная война предусматривалась: в 1948 году (план "Чариотир") с применением более 200 атомных бомб по 70 советским городам; в 1949 году (план "Драпшот") с применением 300 атомных и 250 000 тонн обычных бомб; в 1950 году (план "Троян") – свыше 300 бомб по 100 советским городам. На случай изменения обстановки были подготовлены и другие планы под различными кодированными названиями – "Пинчер" (1946 г.), "Бройлер" (1947г.), "Грайбер", "Хафмун", "Даблстар" (все 1948 г.), "Оффтэкл" (1949 г.).

В годы ядерной монополии американцы настолько уверовали в силу и мощь ядерного оружия, что возвели его в ранг

"Убийца городов" бомбардировщик B-29 за "работой" в небе над Японией.

государственной политики. Изменилось представление правящих кругов Вашингтона о характере международных отношений. Появились на свет различные военно-стратегические концепции применения ядерного оружия: "массированного ядерного возмездия", "гибкого реагирования", "реалистического устрашения", "ограниченной ядерной войны", "выборочных ядерных ударов", "контрсилы" и т.д.

Все они (под любой ширмой) являлись ядерными, рассчитанными на то, чтобы с помощью ядерного оружия можно было утвердить американское мировое господство и диктовать СССР и всему миру свои условия.

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Матеріал сторінки до друку підготував Володимир Алєксєєв.

WSB

Інтрига в Майамі

У Майамі (США) відбулася чергова матчева зустріч "Українських отаманів" з "Американськими нокаутами" в рамках четвертого сезону Всесвітньої серії боксу (WSB).

У матчі-відповіді, амбітна американська команда, виставивши на цей поєдинок, напевно, свій кращий склад, зуміла чинити гідний опір "Отаманам", тримаючи інтригу до останнього.

Вже в першому бою американський боксер Лу Бін продемонстрував серйозний настрій своєї команди, подолавши українця Вадима Кудрякова (48:47, 49:46, 46:49). В свою чергу, у другому бою вечора українці зрівняли рахунок. Шива Тапа поступився Миколі Буценку (45:50, 46:49, 45:50). Але в третьому бою американці знову вийшли вперед. Карлос Адамес виявився сильнішим за В'ячеслава Кисліцина (49:46, 50:44, 49:46). Четвертий поєдинок, і "отамани" зрівнюють рахунок. Вдалося це завдяки перемозі Івана Голуба над Марло Хав'єром Дельгадо Суарезом. Усі бокові рефері зафіксували абсолютно однаковий рахунок - 48:47 на користь українця.

Інтрига досягла апогею. Вирішальним у цьому матчі став поєдинок важковаговиків. Всі чекали на запеклий двобій, але боротьби не вийшло. Денис Пояцика за явною перевагою виграв технічним нокаутом у Ксуанксуана Вонга. Судді припинили бій вже після другого раунду. Загальний рахунок - 3:2!

Таким чином, команда українських спортсменів, здолавши своїх заокеанських опонентів, здобула п'яту перемогу в п'яти матчах сезону і чергові три очки, зміцнивши свою лідерську позицію в турнірній таблиці групи А.

Свій наступний матч "Українські отамани" проведуть в рідних стінах проти команди Німеччини, яка займає третє місце в нашій групі.

ХОКЕЙ

Обіграли "в суху"

У російському Омську, в рамках регулярного чемпіонату Континентальної хокейної ліги (КХЛ), в першому матчі ігрового дня донецький "Донбас" обіграв місцевий "Авангард", закинувши суперникам дві шайби - 2:0.

Протягом перших двох періодів жодній з команд не вдалося "розпечатати" ворота своїх суперників. Вирішальними стали дві хвилини в середині третього періоду, коли господарі льодового поля, заробивши два вилучення, двічі пропустили у меншості. Авторами шайб стали Лукаш Кашпар (21-а хвилина) і Євген Дадонов (52). Воротар української команди Ян Лацо оформив другий шатаут в сезоні.

Таким чином, підопічні Андрія Назарова перервали трьохматчеву переможну серію "Авангарду" і піднялися на четверте місце в Західній конференції, набравши 82 очки в 46-ти матчах.

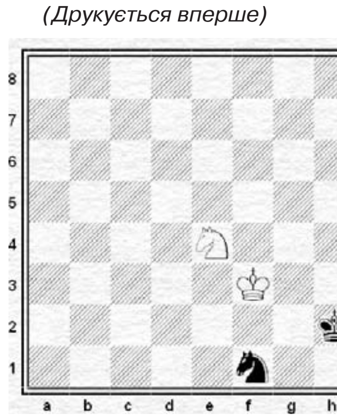
Владислав Дем'яненко.
"Крила України".

Випуск №15

Атака на короля!

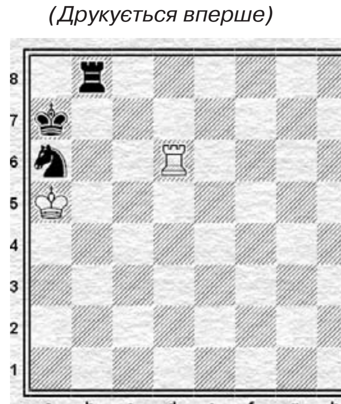
Щоб поставити суперника в безвихідне становище, часто застосовують несподіваний хід, який веде до цугцвангу. В результаті такої дії захист чорних "тріщить по швах". Будь-який їхній захисний маневр не рятує позицію чорного короля. Оригінальні двоходові задачі спеціально складені на цугцванг. Знайдіть їх правильні розв'язки.

Задача №40
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



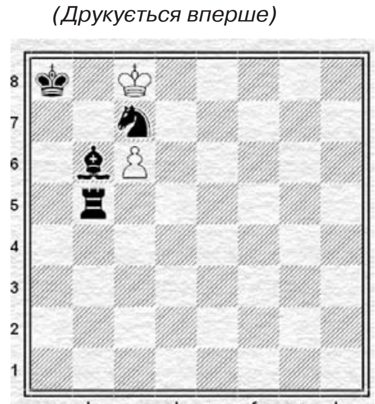
Мат за 2 ходи (3+4)

Задача №41
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



Мат за 2 ходи (3+5)

Задача №42
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



Мат за 2 ходи (5+3)

Перевірте розв'язок *("КУ" №30)*

Задача №34
А) 1.Kph1! Kpf2; 2.Kh2 Kg3x;
В) 1.Kph1! Kpg3; 2.Kg1 Kf2x.

Задача №35
I.1.Kpa8! Kp:a6; 2.Td8 T:d8x;
II.1.Ta8! Tc6; 2.Kb8 Tc7x.

Задача №36
I.1.Ka6! c7; 2.Kb8 cb8:Фx;
II.1.Ca7! Kp:c7; 2.Tb7 cb7x.

М.Пархоменко.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
Віддруковано у ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Головний редактор **М. ПОПЛАВСЬКИЙ**
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 17333 Зам. № 142202.
Перший редактор Сергій Свенцицький

Полювання на літаки, чи авіація в об’єктиві

Небагато хто знає про існування такого захоплення, як спотинг. І хоч це незвичне хобі існувало ще за часів Другої світової війни, в Україні воно лише починає набирати обертів. Нічого кримінального у спотингу немає. Все – просто. Якщо хтось ганяється за рідкісною маркою чи шукає антикварну монету, мета спотера – спіймати в об’єктив фотоапарата літак і зробити гарний чіткий кадр.
У одного із фанатів “залізних птахів” – 17-річного студента Дениса Янчукова, ми і дізнавались про спотинг детальніше.

– Що для тебе спотинг? Та і взагалі, що це?

– Для мене спотинг – важлива частина життя. А взагалі це захоплення передбачає нагляд, а також ведення реєстру літаків. Раніше основними знаряддями спотерів були біноклі, підзорні труби, блокноти і олівці. Вже пізніше це захоплення почало поєднуватись із авіаційною фотографією. Сучасний спотинг передбачає в першу чергу саме фотографування цікавих літальних об’єктів.

– Із чого розпочалось твоє захоплення літаками?

– Авіація мене підкорила ще у десять років, коли я вперше літав на літаку. З часом почав цікавитися, як він літає, що для цього потрібно, почав їздити в рідний Харківський аеропорт, спогладати за його життям, робити перші знімки. Це просто неймовірне відчуття, коли літак потрапляє у зону приземлення на злітно-посадковій смузі. Гуркіт його двигунів пронизує тіло. Перед очима неначе у телеекрані постають кадри репортажів про авіацію, фотографії авіалайнерів. Хочеться зупинити час.... Для цього і потрібен фотоапарат. Ось так і розпочалося щоденне спостереження за літаками і поповнення карти пам’яті новими знімками.

– Цього року ти став студентом Національного авіаційного університету. Це відкрило нові можливості?

– Так, і не мало. Наприкінці серпня відвідав презентацію нового борту “Авіаліній Харкова” – Boeing 767-300 ER. Там познайомився з одним із командирів повітряного судна та головою правління авіакомпанії, з якою співпрацюю і сьогодні.

За три тижні поталанило побувати на презентації нового рейсу авіакомпанії “Fly Dubai”, що поєднав аеропорт Київ з відомим “Dubai International Airport”.

І знову – улюблені звуки затворів фотоапаратів колег і знайомих із spotters.net.ua.

Далі було відкриття нового рейсу авіакомпанії “Air Onix”. За кілька днів я разом із телеканалом “Business” вирушив на відкриття нового терміналу для внутрішніх рейсів аеропорту “Київ”.

Того ж дня відбулося і відкриття “Фестивалю малої авіації”. Ще за два дні, за домовленістю із власником ТОВ “Аеропракт” Юрієм Яковлевим, ми на легкомоторних літаках вилетіли із аеропорту “Київ” і через 40 хвилин вже були на місці базування “Аеропракту”. Там зустрілися із генеральним директором групи компаній “РТМ-Україна” Олегом Невельчуком, побували на його “Robinson R44”, на вертодромі та в гідропарку. Це був мій перший політ на вертольоті, який проходив над Київською областю і центром столиці.

На військових аеродромах, на жаль, поки що не пощасливилось побувати, хоча пропозиції були. Та усе ще попереду.

– План дій на 2014 рік вже склав?

– На перше півріччя – так. Хоча усе найцікавіше трапляється випадково. В найближчому майбутньому планую поїхати на “Антонов”, сподіваюсь вдасться акредитуватись і пофотографувати.

– У новому захопленні – спотингу – є місце жінкам? Чи стежити за літаками – виключно чоловіча справа?

– Звісно, є. Причому деякі жінки захоплені спотингом набагато більше чоловіків. Взагалі важко сказати, кого серед сучасних спотерів більше. Це і діючі льотчики, техніки, студенти, військові пенсіонери. Більшість красивих картинок на авіаційну тематику, опублікованих у журналах і на банерах, зроблені не професійними фотографами, а саме спотерами. Мої фото також друкували у популярних виданнях. При цьому не варто забувати, що авіаційна фотографія – зовсім не легкий жанр. Важливо опинитись в потрібний час в потрібному місці, добре знати авіацію, вміти прогнозувати положення літака.

– Скільки у твоєму архіві авіаційних фото? Чим знімаєш?

– Важко сказати – тисячі. Знімаю професійними камерами, у мене їх дві, звичайною “мильницею” нічого не вийде. Окрім фотографій, я роблю ще й відеоролики – і знімаю їх, і монтую, і пишу сценарій. Приємно, що праця не проходить даремно – багато хто їх переглядає, робить перепости, пише коментарі.

– Де можна побачити твої фото?

– На spotters.net, багатьох блогах, соціальних мережах, різноманітних фоторесурсах.

– Ставлення до спотера в Україні лояльне?

– В європейських країнах воно більш лояльне, там навіть є спеціальні спотерські майданчики. В Україні міліція і Служба безпеки ганяє спотерів з-під парканів аеропортів. Чомусь у кожній людині із фотоапаратом у нас бачать ледь не шпигуна. Хоча я знайшов вихід із ситуації. Завжди при собі маю офіційну відповідь із Мініінфраструктури, що фото- і відеофіксація на території аеропортів не заборонена. В останні роки ситуація почала покращуватись – навіть влаштовуються спотинг-тури.

– Про що мрієш?

– Навчаюсь я на авіаційного інженера, мрію сісти у крісло пілота. І не просто мрію, а докладаю максимум зусиль, щоб саме так і було. Конкретніше сказати важко, мені ще мінімум п’ять років навчитись. Зважаючи на бурхливий розвиток авіації, із авіакомпанією ще не визначився.

– Що побажаєш читачам “Крил України?”

– Всім бажаю знайти свій “спотинг” у житті.

Анастасія Олехнович. “Крила України”.

Крила України

ПЕРЕДПЛАТА

Видання можна передплатити у відділеннях зв’язку. У каталозі видань України на 2014 рік передплатний
індекс – 22242
на сторінці 60

Оплата здійснюється платіжним дорученням (для колективних передплатників) та поштовим переказом (для індивідуальних передплатників).

Вартість передплати на 2014 рік:
71 грн. 04 коп. – *на 1 рік.;*
35 грн. 52 коп. – *на 6 міс.;*
17 грн. 76 коп. – *на 3 міс.;*
5 грн. 92 коп. – *на 1 міс.*
Вартість одного примірника – 1 грн. 37 коп.

ПЕРЕДПЛАТА

АВТОДРОМ

Audi Allroad Shooting Brake: мода на зелені технології

Перший же день роботи Міжнародного Північноамериканського автосалону в Детройті ознаменувався низкою прем’єр від ряду світових брендів. Передусім виробники представляли публіці не серійні версії своїх доробків, а суто концептуальні, закладаючи тим самим основи для створення власних майбутніх доробків та тенденції автомобільної моди на найближчі кілька років.

Серед таких новинок – Audi Allroad Shooting Brake. За словами представників Ауді це – кросовер з гібридною силовою установкою й повним приводом, що разом одержали назву e-Tron Quattro. 2,0-літровий турбірований мотор потужністю 292 к.с. і піковим обертальним моментом у 380 Нм працює спільно із двома електромоторами. Перший електромотор потужністю 54 к.с. і 270 Нм, поєднаний із двигуном внутрішнього згоряння за допомогою зчеплення, знаходиться усередині 6-східчастого “робота” e-S tronic. Другий електромотор розташований на задній вісі та має потужність 116 к.с. і момент у 270 Нм. Він відповідає за приведення в рух авто на низьких і середніх швидкостях, а також тоді, коли виникла необхідність увімкнення повного приводу. Суто на “батарейках” Audi Allroad Shooting Brake здатен подолати 50 кілометрів.

У поєднанні силова система авто здатна продукувати 408 к.с. і 650 Нм, які розганяють Audi Allroad Shooting Brake до сотні за 4,6 секунди. Максималка складає 250 км/год. Витрата пального – 1,9 літра на 100 кілометрів пробігу, а загальний запас ходу з повним баком – 820 км. Габарити: довжина – 4200 мм, ширина – 1850, висота – 1410, колісна база – 2510. Вага автомобіля, завдяки широкому застосуванню алюмінію й пластику, посиленого вуглеволокном, складає 1600 кг.

Сергій Клименко. “Крила України”.

Вітаміни в таблетках – це марна трата грошей

Такого висновку дійшла група вчених, проаналізувавши дані досліджень, в яких взяли участь півмільйона осіб, повідомляє The Times.

На їх думку, можна припустити, що “доповнення вітамінами дієти дорослих, які отримують повноцінне харчування, може навіть нашкодити”. Компанії, які продають у Великобританії харчові добавки на суму понад 650 млн фунтів стерлінгів на рік, створюють хибну тривогу, щоб запропонувати непотрібне лікування.

Заява академіків збіглася з появою відразу трьох наукових робіт. Одна з них виявила відсутність позитивного впливу вітамінних добавок на смертність. Друга спростувала імовірність поліпшень у пацієнтів, що вживали добавки протягом 12 років. Третя, учасниками якої стало 1700 осіб з серцевими захворюваннями, не виявило переваг у тих, хто вживав добавки.

Вчені заявили, що застосування більшості добавок невиправдано. Адже діста населення розвинутих країн самодостатня, за винятком деяких випадків. Зокрема, рекомендується вагітним жінкам вживати фолієву кислоту, а літнім людям і дітям до 5 років – вітамін D.